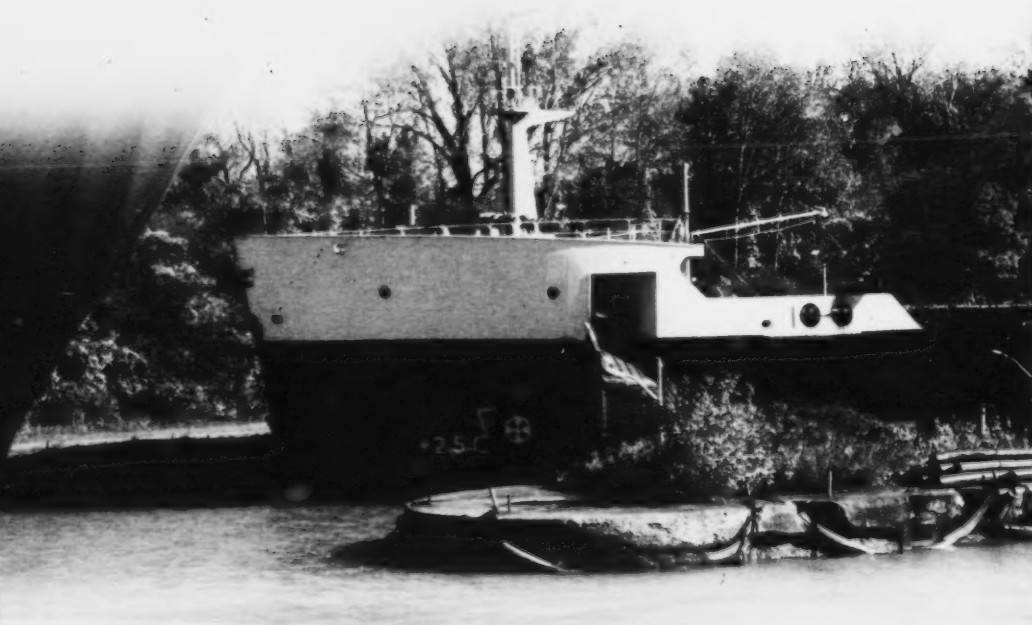
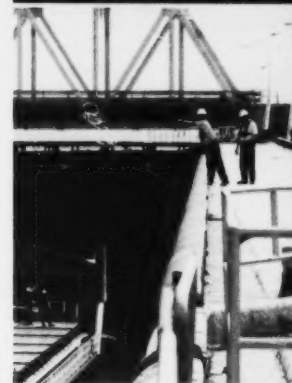


2006/2007 | ANNUAL REPORT

[sustainability]



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation



Locks Locks



Seaway increased significantly. It was the busiest season of this century, both in terms of cargo moved and in the number of vessel transits. This was also the longest

on the Montreal / Lake Ontario (MLO) and the Welland Canal sections of the waterway. The main factors affecting Seaway traffic were strong economic activity (which had an impact on maritime transportation worldwide) and good North American harvest results.

Traffic in 2006 increased by 13.8 per cent or 4.3 million tonnes on the MLO section and by 9.6 per cent or 3.27 million tonnes on the Welland Canal, reaching 35.57 million tonnes on the MLO section and 37.42 million tonnes on the Welland Canal. The 2006 combined Seaway traffic amounted to 47.16 million tonnes, an increase of 8.9 per cent over the 2005 results of 43.3 million tonnes. The increase in steel imports, as well as tolls and traffic increases, affected toll revenue for 2006. The combined revenue increased by 15 per cent to reach \$80.6 million.

With only an average harvest in 2005, Canadian grain movements for 2006 were expected to be similar to the previous year's results in MLO and slightly higher on the Welland Canal. However, good 2006 harvests in both Canada and the U.S. resulted in much higher shipments than the year

before, with increases of 26.3 per cent or 1.49 million tonnes on the MLO section and 20.4 per cent or 1.08 million tonnes on the Welland Canal.

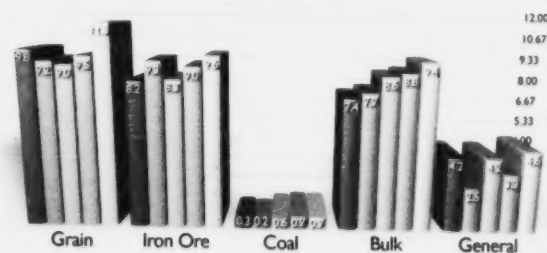
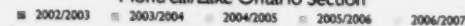
There was an average harvest in the U.S. last year and poor conditions in many parts of the country resulted in some crop deterioration this year. Even so, U.S. grain traffic in 2006 was excellent, with an increase of 8.5 per cent or 328,000 tonnes in MLO and 6.8 per cent or 278,000 tonnes on the Welland Canal.

Iron ore shipments in 2006 increased by 6.6 per cent or 596,000 tonnes in MLO and decreased by 2.7 per cent or 200,000 tonnes on the Welland Canal. Factors contributing to these results were the higher demand for steel products, rising iron ore prices and lower inventory levels.

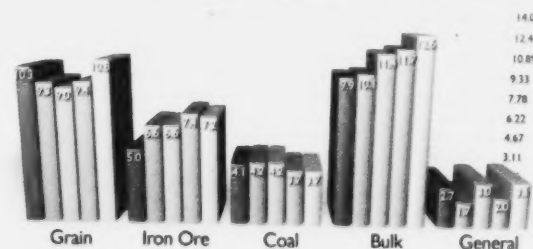
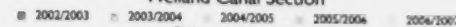
Coal shipments were expected to decrease in 2006 on both the MLO section and the Welland Canal, but results were slightly better than anticipated. Shipments decreased by 5.9 per cent or 43,000 tonnes in MLO, but increased by 0.6 per cent or 21,000 tonnes on the Welland Canal. Movements to the Belledune facility continued on the MLO section and demand for steel sustained traffic levels to Hamilton.

Other bulk commodities increased on both the MLO and the Welland Canal sections. Because of greater demand in the steel and construction industries, 2006 movements increased by 7.2 per cent or 632,000 tonnes in MLO and by 7.7 per cent or 901,000 tonnes on the Welland Canal. Many other bulk commodities registered increases including coke, petroleum, while some bulk commodities registered a decrease, including cement and stone.

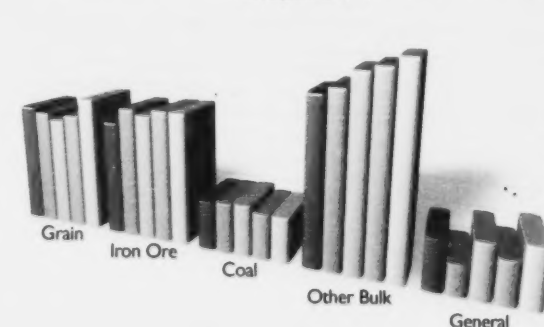
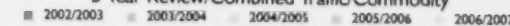
Montreal/Lake Ontario Section



Welland Canal Section



5 Year Review/Combined Traffic/Commodity



[The St. Lawrence Seaway Management Corporation]

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), the successor to the St. Lawrence Seaway Authority, was established in 1998 as a not-for-profit corporation by Seaway users and other interested parties. In accordance with provisions of the Canada Marine Act, the SLSMC manages and operates the assets of the St. Lawrence Seaway for the federal government under a long-term agreement with Transport Canada.

► **Our Mission:** We pass ships through a safe and reliable waterway system in a cost-effective, efficient and environmentally responsible manner for the benefit of all our stakeholders today and in the future.

► **Our Vision:** The SLSMC and its partners: the transportation system of choice.

- Based on its ship transit services, the Corporation has grown its business by diversifying into related marine services and by leveraging other business opportunities.
- Highly skilled people, supported by state-of-the-art technology enabling a seamless navigation system, provide outstanding customer service.
- Within an efficient, responsive organization, our versatile and motivated employees are empowered to succeed in an environment of continuous improvement and development.

► **Our Values:** Respect, Openness, Integrity and Innovation

The Seaway is an essential part of the North American transportation infrastructure and a lifeline to business with the rest of the world. It moves raw materials and finished cargoes from a vast network of inland ports to worldwide markets in an environmentally and socially responsible manner.

The St. Lawrence Seaway serves cargo vessels, cruise ships and a multitude of other vessels through a series of locks and channels connecting Montreal to Lake Erie and providing access to 3,700 km of navigable waters. SLSMC has:

1. A dedicated professional workforce that prides itself on providing excellent customer service;
2. A reliable operation consistently above 99 per cent availability;
3. Joint Canadian and U.S. government inspections at entry, eliminating duplication;
4. The ability to handle large vessels measuring up to 225.5 metres in overall length, 23.8 metres in beam and 8.08 metres in draft;
5. ISO 9001:2000 certification for ship inspections, traffic control and lock operation services;
6. High quality traffic management, using automatic vessel identification and real-time tracking;
7. An excellent safety record; and
8. A bi-national website, the most comprehensive single source of Seaway/ Great Lakes information, with real-time navigation data, and links to government and commercial marine transportation sites.

Your comments are always appreciated and can be forwarded to:

Head Office

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7
(613) 932-5170

Région Maisonneuve

151, rue de l'Écluse
St. Lambert, Québec
J4R 2V6
(450) 672-4110

Niagara Region

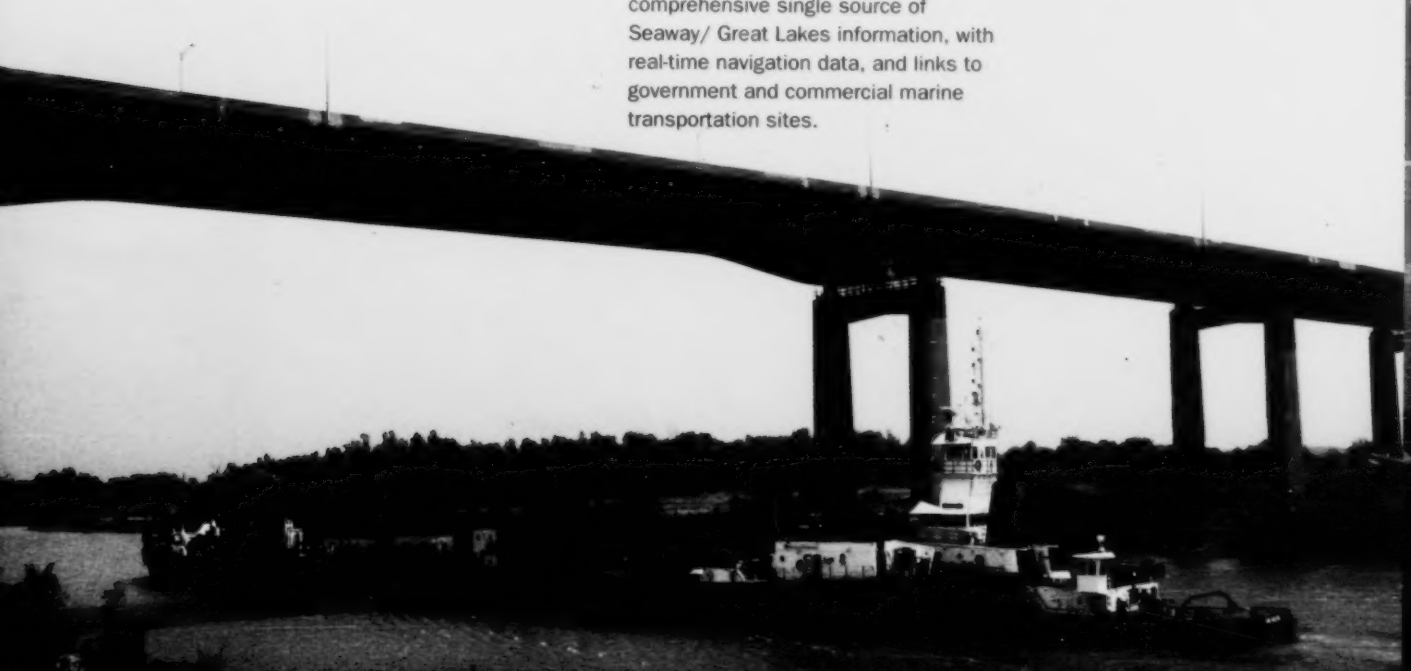
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8
(905) 688-6462

Marketing@seaway.ca

www.greatlakes-seaway.com

www.hwylh2o.com

feedback



The major challenge today for the SLSMC is being ready for the future. To achieve a sustainable future, we must continue to work with our stakeholders and our employees to improve our services and raise general awareness of the benefits of marine transportation. The SLSMC is preparing for that challenge and has focused on five key elements over the last year.

[preparing for a sustainable future today]

Growing the business

Preparing for a sustainable future today means striving to attract new cargoes and customers, while working to retain our current cargo base. It is about staying not only competitive, but also offering a green alternative to other modes of transportation. The SLSMC, under the banner of its Hwy H₂O initiatives, has established an international presence by forming key alliances over the last several years.

Innovation to improve service across the system

Preparing for a sustainable future today means maximizing the potential of the current system. The Seaway is testing new technologies to improve system efficiency, as well as the safety and security of its employees. Some of these technologies include:

- The conversion of the operating equipment on the Welland Canal from mechanical to hydraulics;
- Testing a new self-spotting device that uses laser technology to position the ship in the lock at the Côte-St-Catherine Lock;
- Installing a new mooring device at Lock 8 over the winter months that will secure the vessels in the lock chamber without the use of cable, thereby reducing the risk to our employees; and
- Working with the industry to produce new electronic navigation charts that permitted trial runs at a new deeper draft of 8.15 metres for vessels equipped with this technology.

Setting the stage for employees to succeed

Preparing for a sustainable future today means having a diversified workforce that is qualified and available for customer service, and can also deal with maintenance tasks. The blending of operational and maintenance skills will create a more versatile workforce. The SLSMC has developed a new training program for current employees who wish to become Canal Service Technicians, as well as all new operations employees. The establishment of a highly technical workforce on the locks will ensure a faster response time for the users of the system.

Hwy H₂O initiatives

Preparing for a sustainable future means expanding our Hwy H₂O membership and being active worldwide. The SLSMC has organized or participated in numerous international events in order to sustain our future, including:

- A trade mission to China, where our delegation met with port authorities, carriers and shippers/logistics providers to discuss the opportunities the Great Lakes/St. Lawrence Seaway offer as an alternative route into North America;
- Two workshops in Calgary that targeted project cargo destined for Western Canada's oil and gas industry;
- A marketing alliance between Hwy H₂O and the Seaports of Niedersachsen, a group of German ports. This agreement establishes an important partnership to promote increased trade between Northern Europe and the Great Lakes St. Lawrence Seaway System;
- Our second annual Hwy H₂O Conference took place in the fall of 2006. The topics discussed included port infrastructure, the role of the inland terminal, vessel design and financing, as well as the strengths of the marine mode; and
- Attendance at a number of transportation exhibitions and conferences with the Hwy H₂O exhibit booth along with Hwy H₂O Port Partners to promote the overall system to potential customers.

Corporate Social Responsibility

Preparing for a sustainable future today means focusing our internal and external efforts on aligning the three elements of sustainability: ecology, economy and equity. Achievements in 2006 included:

- Updating our mission statement and Corporate Social Responsibility (CSR) charter to create a CSR policy that provides direction and guidance;
- Conducting a CSR risk assessment study to help our CSR committee to prepare an action plan;
- Evaluating the greenhouse gas footprint of our power generation facility. We will help reduce greenhouse gas emissions by more than 93,000 tonnes of carbon dioxide over the next 10 years; and
- Establishing an energy and Greenhouse Gas emission inventory.



[table of contents]

- 3 President's Message**
- 6 Commitment to our Customers**
 - Optimizing the system
 - Safety and security on the waterway
 - Growing the business
- 14 Commitment to our Employees**
 - Career development and training
 - Safe and healthy workplace
 - Open communication
- 18 Commitment to the Environment**
 - CSR becoming an everyday word
 - Environmental awareness
- 22 Commitment to our Communities**
 - Building relationships
 - Supporting community programs and well-being
 - Community involvement
- 25 Corporate governance**
- 27 Financial summary**

It was a successful year for the Corporation, for the Seaway system and for those who benefit from marine-related transportation activities. Traffic levels were good with increases across the board.

[president's message]



This annual report completes another key step in the integration of Corporate Social Responsibility into the business of the Corporation. As outlined last year, we are moving towards full reporting of the economic, environmental and social aspects of our operations to provide an overall picture of corporate sustainability. Throughout this report, you will read about the impact of our activities on a wide range of stakeholders. You will also see the significant progress that the Corporation has made on all fronts as we strive to be world class.

Reporting happens after the planning and execution of activities, and there was no shortage of activities to report on in 2006-2007.

It was a successful year for the Corporation, for the Seaway system and for those who benefit from marine-related transportation activities. Traffic levels were good with increases across the board. System performance was exceptional, with minimal delays, and we set records by opening the system earlier than ever and staying open longer as well.

We were also working towards our vision. Sustainability comes from being there in the future to provide the services essential to our direct and indirect customers, as they develop economic activity in and around our communities. It goes beyond that to the value we bring to those communities and to society at large,

by providing a way to move freight with as small an environmental footprint as possible.

In our context, being there in the future means maintaining and rehabilitating an asset, the youngest part of which is approaching its fiftieth year, with the older part, the Welland Canal, in its seventy-fifth year! Over the last decade, we have implemented infrastructure management systems, which ensure we are doing just that. They ensure inspections, assessments and condition monitoring, providing the base data to determine rehabilitation requirements and define priorities, enabling us to keep ahead of critical failures, and maintain high system reliability.

With a reliable infrastructure and dependable equipment operation as a cornerstone, we are very aware that future improvements come from the people who work for the Corporation and the leverage we obtain by applying technology - these are the key factors essential to our operational success, both today and in the future.

Internal to the organization, we have made a major effort to define the 'jobs of the future' and then start to determine ways to meet these requirements. We, like many organizations, have a significant challenge as a result of our demographics and have taken a very proactive approach to this challenge; turning it into an opportunity as we see technology providing a very real possibility to re-engineering our core process.

During 2006, we integrated this into our road map for the future. By blending the best of available and future technology with our commitment to improved customer service, we outlined the steps we need to go through to remove the manual tasks from the work as we develop and hire a workforce with increasing technical skill levels.

Our hydraulic conversion projects set the stage for this by removing much of the labour intensive maintenance and upkeep of old-fashioned heavy mechanical equipment. This particular initiative has already started to pay dividends in ease of operation and reduced maintenance requirements. Our application of technology to the core process of locking vessels, with self spotting and hands-free mooring of vessels, will now remove the need for the manual exertion associated with the current process and eliminate the safety concerns inherent in this work.

This year has also reinforced the rationale behind Hwy H₂O, in that it is the benefits that come from the overall increase in the use of the Great Lakes Seaway System that are important and that joint promotion and marketing bring significant results. Our contribution to this comes from the leadership we provide and from the direct impact we have in making it more attractive to ship via the Seaway. An excellent example of this came in the form of the 530,000 tonnes of new cargo attracted to the system, in part by our toll incentives.

Overall traffic in 2006 was significantly better than the last number of years, with 47.2 million tonnes of cargo transported, an increase of almost four million tonnes over 2005. This improvement was across the board in bulk, break-bulk and general cargo.

It may well be a cliché that 'it's a small world', but it is true and getting truer all the time in the world of transportation. With consolidation on a global scale in resource companies and major freight movers, it is essential for us to be proactive in promoting our abilities to be part of the solution. In 2006, we led a trade mission to China to forge relationships with the manufacturing centre of the world and reinforced our commitment to Europe by

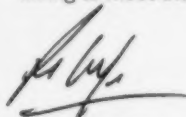
strengthening our presence and impact in this important market.

During 2006 we saw a change in leadership at our partner organization, the SLSDC with a new administrator being appointed. This provides an opportunity to realign and reinforce the bi-national nature of our system and work towards increased usage and the benefits that will then flow to both our countries. In this context we have seen advances on the Great Lakes / Seaway study being carried out on a bi-national basis and expect this to lead to funding and other decisions in the months ahead. This will be of particular importance as the discussions regarding gateways and trade corridors advance.

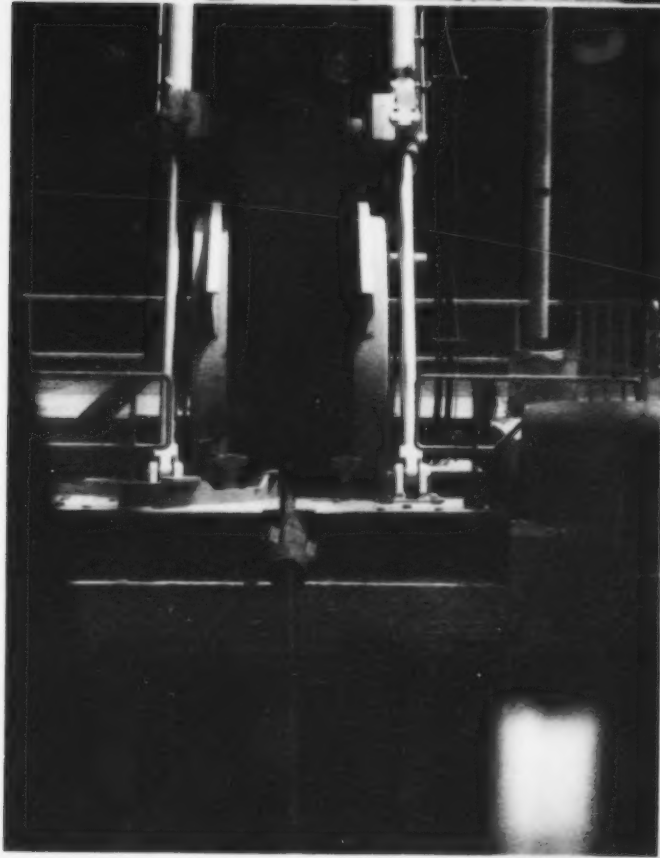
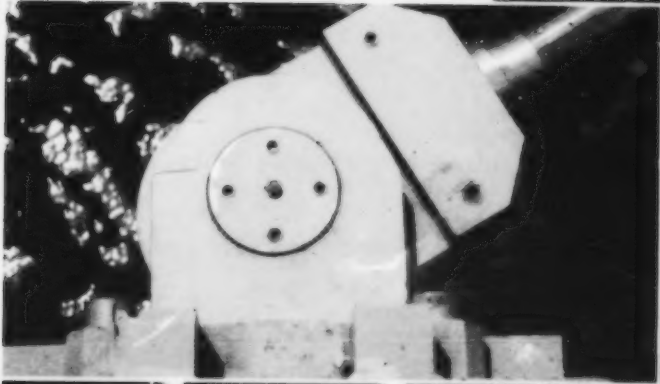
We also became far more involved in the communities we serve, both in supporting those with whom we share our waterway and addressing concerns of those we impact while serving our customers. We have been far more active on the environmental front, with the First Nations, in generating green power and in reducing our overall environmental footprint.

As we look to the future, our activities in 2006/07 have shown us the value of blending the best of the old with the new. Our task is to preserve what we have developed over the almost fifty years of Seaway operation as we strive to ensure relevance and enhanced contribution in today's world: to balance 'new skills with gained experience'; to integrate 'new technology with a solidly engineered infrastructure'; and to do so in today's world of fast paced responses, while respecting the need for well researched fact based decision-making.

I hope you enjoy reading about our corporation in this annual report. As we regard the future, our employees, management and Board, stand ready, able and more than willing to meet the challenges that it will bring.



Richard Corfe



[commitment to our customers]

The SLSMC recognizes that our customers depend on our safe and reliable system as a cost-effective way to transport their goods. As we look towards a sustainable future, in which the St. Lawrence Seaway will play a key role in the North American transportation network, we must ready ourselves for the challenges ahead. We will do this by optimizing our current system and introducing new technologies that will change our traditional work methods. The focus is on enhancing the Seaway's strong reliability and productivity, and making Hwy H₂O more competitive for current and future cargoes.

Optimizing the System

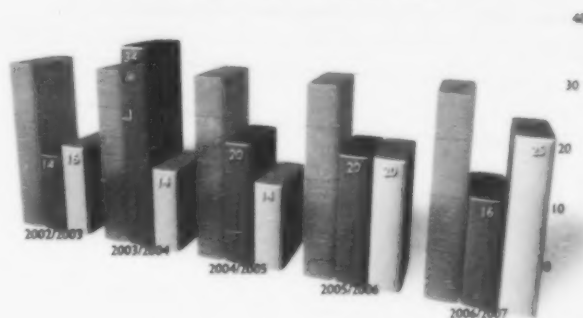
System reliability and availability

Having a reliable and dependable system is key to a sustainable future. This can happen only if we have rigorous maintenance schedules and investigate any breakdowns carefully. We pride ourselves on the excellence of our personnel. Their high standards in maintaining our structures make it possible to provide a consistent and safe vessel transit, with minimal delays.

During the season, we saw a decrease in the overall maintenance delay hours, thereby increasing the uptime. The system was available 99.63 per cent of the time, exceeding the target level of 99 per cent, and achieving the highest level in the last three years.

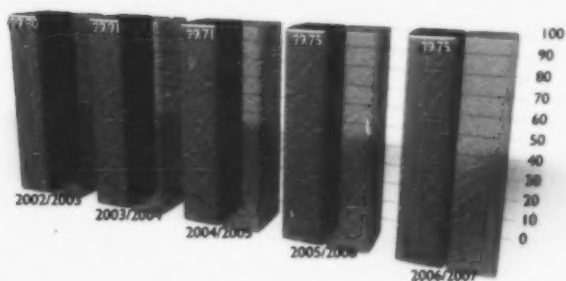
Seaway Delays per Transit, per Section

■ Target ■ Maisonneuve ■ Niagara
(target less than 30 minutes per transit)



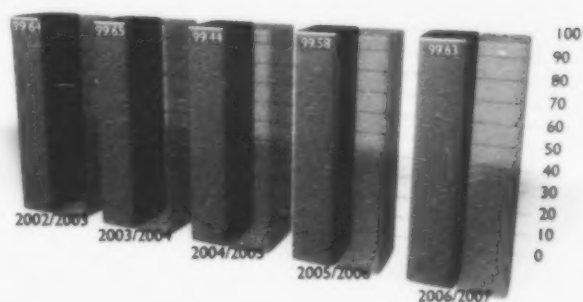
System reliability

■ Actual ■ Target 99.75%



System Availability

■ Actual ■ Target 99%



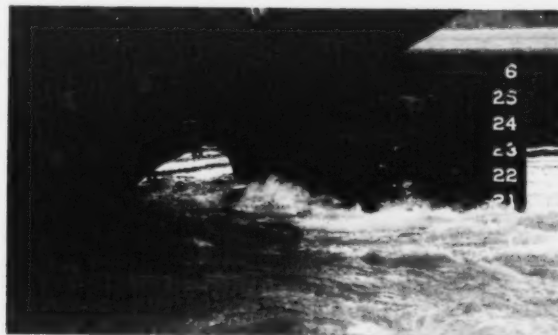
“The focus is on enhancing the Seaway's strong reliability and productivity, and making Hwy H₂O more competitive for current and future cargoes.”



Optimizing draft and deep draft testing

During the 2006 season, 27% of inland vessels and 11% of ocean vessels took advantage of drafts greater than 8.0 metres in the upbound direction of the MLO section. For downbound traffic, 17 per cent and 19 per cent of inland and ocean transits, respectively, were at drafts greater than eight metres. Upbound on the Welland canal, it was 10% in both inland and ocean vessels. In the downbound direction, the numbers were higher at 21% and 27% for inland and ocean vessels respectively. By July of the 2006 navigation season, the Seaway announced that, given favourable water levels, the maximum permissible draft was now increased to 8.08 meters for all vessels. This maximum draft was maintained to the end of the navigation season. By pushing the limits of our system this way, our customers can make substantial savings by transporting more goods for the same cost. This also continues to underscore that the marine mode of transportation is an environmentally sustainable mode of transportation by limiting the amount of greenhouse gas emissions per tonne of freight moved.

Also in 2006, the Seaway supported customer initiatives and discussed the conditions and requirements necessary for a further increase in draft, with industry presenting its 3-D navigation model. Following strict testing parameters, we conducted four tests in the South Shore Canal, Lac St. Louis, to the upper Beauharnois Lock with vessels at a draft of 8.15 metres. The results of tests under controlled conditions were encouraging. The Seaway has prepared an action plan to pursue this initiative, under the same conditions, in the 2007 navigation season.



New Operations centre

After a busy construction winter, the 2007 season opened with a new addition in the Maisonneuve Region. The region now has a new, technology oriented, Operations centre built with the space for development and growth opportunities for tomorrow's needs. More square footage means more room to take advantage of new technologies that we plan to introduce in the future. The traffic controller consoles have become new workstations and now share a 5 by 28-foot screen which projects Seaway traffic as well as numerous surveillance cameras. With the future in mind, 3 additional workstations were added. One is presently used for the remote operation of a bridge and the two others were prepared for remote bridge and/or remote lock operations. These also share another projected view screen of the canal and video camera images.





New self-mooring system

The SLSMC is continuing its efforts to implement tomorrow's technology today and is working hand in hand with employees and a specialized external team to carry out the greatest innovation in vessel-mooring technology at the Seaway since its inception in 1959. A prototype of a hands free mooring system was installed at Lock 8 in the Niagara region this winter. It comprises a large vacuum pad that secures the ship, rather than traditional wire or cables. This is proven technology that has been adapted for use in our locks. Once fully automated, the system could reduce mooring time considerably, as well as provide a safer working environment for the lock personnel and vessel crews.

The new vacuum mooring system we have installed has the potential to revolutionize how easily and quickly a ship can be secured and released in a lock.

*Michel Drolet, Vice-President
Niagara Region*



The prototype unit will be in operation soon after the start of the 2007 navigation season and, should the pilot phase move ahead as planned, we anticipate introducing hands-free mooring across our system.

Self-spotting technology

In 2005, a prototype of the vessel self-spotting system was developed and tested at our Côte-Sté-Catherine facility. This year, the vessel self-spotting system was developed further with the trial of an improved version of the laser scanner. The system will be completed next year and the first two production versions will be installed, one in each region.

The self-spotting system will reduce the lockage time for the customers by having all lock personnel available for mooring operations sooner in the process. Ultimately, in conjunction with the self-mooring system, it also sets the stage for potential automation of the lockage process in the not so distant future.

Saint-Louis-de-Gonzague Bridge remoting

Since 1999, the Seaway has been implementing remote bridge operation to improve the safety and efficiency of the canal. After the successful completion of the bridges in the Niagara Region, we began work on the Maisonneuve Region. The most challenging aspect of remote control of the Saint-Louis-de-Gonzague bridge was the distances between traffic control and the area of the Saint-Louis-de-Gonzague Bridge over 80 km away. This 920-metre bridge is made up of 32 sections with a lift section in the middle to allow ships to pass through. Traffic controllers have eight cameras, including one that uses a new heat-sensing technology to see ships or pleasure crafts in fog or bad weather. Plans are underway for remote operation of another bridge in the same area of the Beauharnois Canal.

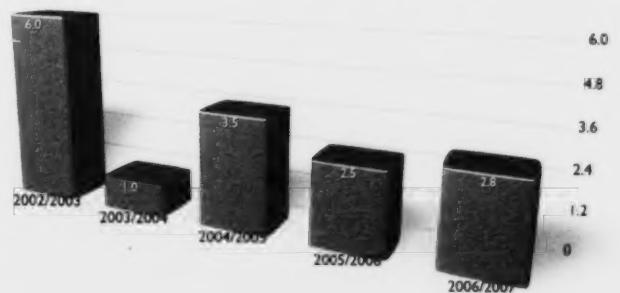
Walk-through procedure in Iroquois

Optimizing our system takes on different forms. During the 2006 navigation season, over 280 lockages were processed at Iroquois Lock, using the walk-through procedure which is possible at the Iroquois lock in the Maisonneuve region because there is a very low water differential between the two ends of the lock. A "Walk through" means that ships are not tied-up during lockages, but enter the lock slowly while the lock gate is opened at the opposite end. Information was collected for each lockage and used to refine the procedures and identify situations needing further attention, particularly when the water-level differential between the upper and lower ends is greater than 18 to 20 centimetres. Operating procedures will be amended to deal with this. Further testing will be required in the 2007 navigation season, as conditions warrant, validating the practicality of the proposed new procedures.

Safety and Security on the Waterway

Very few accidents occur on the Seaway. In the last year, there were 2.8 ship accidents per 1,000 transits, confirming that shipping on the Seaway remains a very safe means of transport. The 17 accidents registered ranged from groundings to contacting structures. None resulted in spills or other issues of environmental concern.

Vessel Accident Rate
(Accidents per 1000 transits)



Accident at Saint-Louis-de-Gonzague Bridge

On June 13, 2006, an upbound vessel veered off course and struck the Saint-Louis-de-Gonzague Bridge near Valleyfield, Québec. A malfunction in the vessel's steering system, resulting in loss of rudder control, is thought to have been the cause. No one was hurt during the incident and the vessel was able to continue on its way after a series of inspections. However, three of the bridge's fixed spans suffered structural damage.

The Seaway took charge of the repairs on behalf of Hydro Québec and Transport Canada, who own the bridge. Automobile traffic over the bridge resumed in early-December after it had been repaired. This bridge is part of a major road across the Beauharnois Canal and is used daily by local people and merchants. To lessen the impact over the summer months, the Seaway helped finance a "culture bus," to transport local residents from both sides of the canal to various community events in the municipality via an alternate route.



Gate removal at Lock 3 in Beauharnois

On June 13 and 14, with the help of the VM/S Hercules, Gate 4 at Lock 3 (Beauharnois) was removed from its recess.

Removing, transporting and laying down a lock gate of this size (40 feet wide by 82 feet long and weighing around 280 imperial tons) will always be a delicate operation which requires lots of planning and precision and must be executed without error for it to be a success.

This was done without incident and with minimal impact to navigation.

It became necessary to remove the gate to carry out repairs when personnel realized during an inspection that steel blocs (called contact blocs) on each side of the gate, had become detached.

The Maisonneuve staff used this opportunity to carry out a practice drill with the VM/S Hercules. The last time a gate was removed in Maisonneuve region dates back to 1989 in South Shore and to 1983 in Beauharnois.

Emergency preparedness exercises and drills

Preparing to meet the unexpected is the best way to be ready for an emergency. In 2006, the St. Lawrence Seaway conducted a series of simulated emergencies.

- In August, a bomb-threat drill, involving Seaway personnel only, was held at Lock 4 on the Welland Canal. The objective was to validate and evaluate our ability to follow existing protocols.
- In September, a full-scale security exercise was held involving local fire, police and ambulance, as well as personnel from Transport Canada and a shipping company. This complex exercise put our emergency plan and our emergency operations centre through its paces and further strengthened our ability to coordinate a timely and effective response with other agencies.
- In late October, a desktop exercise simulated an oil spill in the Port Colborne harbour and provided the opportunity to improve understanding of the lead agency responsibilities in such a crisis.

These simulated emergencies ensure that the Seaway uncovers and corrects potential weaknesses in its emergency plans before a real disaster. These drills were conducted in the Niagara Region. Similar exercises took place at Maisonneuve. They included a simulated bomb threat and terrorist attack in Beauharnois, in which local authorities participated, and a raised security level alert (MARSEC) in all of the canal structures.

Pandemic response plan

Emergencies come in many forms. It is possible that, in the case of a pandemic, only half our staff would be available for work. Therefore, the Seaway prepared a response plan this year, so that operations would not be interrupted in the event of a pandemic.



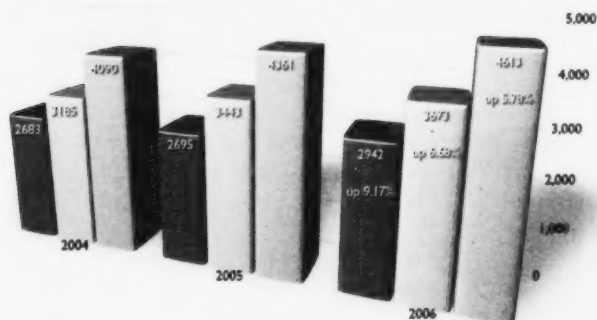
Growing the Business

Busiest season of the century

The results are in; 2006 was the busiest season we have since the advent of the 21st century, both in terms of cargo moved and the number of vessel transits. We also recorded the longest season on record on both sections of the waterway (285 days in Niagara and 283 days in Maisonneuve.) Revenue increased in accordance with the increased traffic and season length.

Vessel transits in the 2006 season

■ Montreal/Lake Ontario ■ Welland Canal ■ Total Combined



Toll incentive program for new cargo

The new cargo toll incentive program introduced in 2005 continued and was expanded this year to include new traffic movements on the MLO section. The incentive program continued to increase in new cargoes of more than 125 per cent for a total of 539,963 tonnes of new cargo in 2006.

The incentive program continued to increase in new cargoes of more than 125 per cent for a total of 539,963 tonnes of new cargo that transited the system in 2006. It also generated additional revenue of \$1.26 million. Aluminium, sugar, toluene, fluorspar, windmill parts, b-scrap, cocoa beans, synthetic gypsum and sulphuric acid were the main commodities benefiting from the program.

Trade mission to China

If we are to be sustainable, we must ensure that new cargoes transit our System. It is for this reason that, during the week of April 21 to 29, 2006, the SLSMC and the St. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) led a 20-member delegation of trade and maritime representatives from the Great Lakes St. Lawrence Seaway System to Beijing, Shanghai, Hong Kong and Shenzhen, China. The aim was to raise awareness of the Great Lakes St. Lawrence Seaway System; to educate ship owners, operators, builders and financiers about the benefits of using the system; and to persuade these maritime industry professionals to take advantage of business opportunities available throughout the Great Lakes Seaway System. Throughout the week, the delegation briefed senior Chinese maritime executives about our outstanding record of safety, efficiency and reliability, our most recent operational and technical enhancements, new cargo incentives, and the Highway H₂O marketing campaign.

While in China, the SLSMC signed a Friendship Agreement with the Port of Shanghai and a Memorandum of Cooperation with the Ministry of Communications in Beijing. Since the trade mission, the SLSMC has hosted several Chinese delegations in both the Niagara and Maisonneuve regions. The delegates were interested in learning about the management, mechanics and maintenance of our system.



Hwy H₂O conferences and workshops

Under the Hwy H₂O banner, the SLSMC organized a number of workshops and conferences throughout the year, bringing stakeholders together to discuss the opportunities and challenges of moving cargo on the Great Lakes St. Lawrence Seaway System. Sessions included a one-stop-shop workshop on making the system more efficient and user-friendly and a workshop on project cargo destined for Alberta's oil and gas industry.

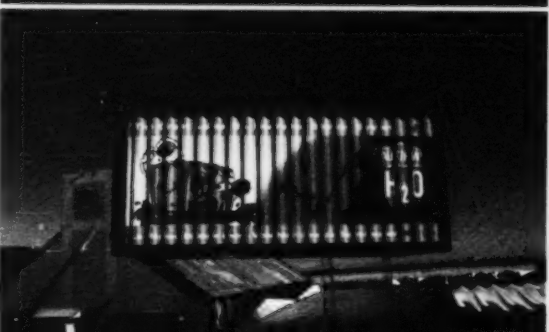
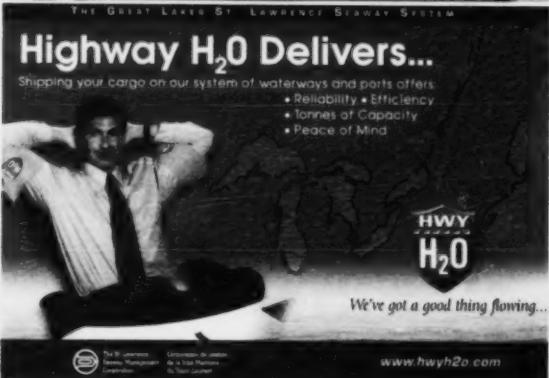
The Hwy H₂O conference is a highly visible event, which encourages industry stakeholders to take a fresh look at the issues they are facing and become familiar with the possibilities of the system. While building on the success of the 2005 conference, the 2006 conference took a more practical and technical look at the areas key to the success of short sea shipping in the Great Lakes / St. Lawrence Seaway. The conference was divided into four sections: port infrastructure, the role of the Inland Terminal, ship finance and design; and the Value Added by Marine. Speakers ranged from a representative of a modern, all-weather terminal in the Netherlands to a tug and barge operator on the Great Lakes / Seaway System.

Promotion and Awareness

Over the course of the last year, the Hwy H₂O brand welcomed 16 new members to the program from across a broad spectrum of Great Lakes / St. Lawrence Seaway System stakeholders. Companies and organizations, from terminal operators to local municipalities wishing to take advantage of transportation opportunities, have recognized the benefits of being associated with Hwy H₂O. Membership expansion is a key component in the development and growth of the Hwy H₂O program and the SLSMC looks forward to continued membership growth through 2007.

The SLSMC has continued to maintain awareness and interest in Hwy H₂O through innovative advertising campaigns. The "water wings" advertisement presents the Hwy H₂O message of reliability, efficiency, and availability to shippers. A mini-advertising campaign, which included print ads and radio spots, increased awareness among shippers and logistics professionals just before the opening of the Seaway in March.

Throughout the year, the SLSMC undertakes a number of initiatives to promote the Great Lakes St. Lawrence Seaway System to both shippers and the public. In 2006, a Hwy H₂O themed 'travelling container' initiative was launched to promote container shipping on the Great Lakes / St. Lawrence Seaway System. The travelling container moved throughout System aboard various vessels and generated positive media attention for the Hwy H₂O brand. It demonstrated the timeliness of moving containers via the Seaway, as well as underlining the efficiency and reliability of the system.



[commitment to our employees]

At the Seaway, employees matter. One of our strategic objectives is to set the stage for employees to succeed. Our goal is for every employee in the Corporation to have the skills and knowledge to contribute positively to fulfilling our mission and achieving our vision. We provide our employees with a motivating work environment and the right tools to grow within the organization. We are committed to providing a safe and healthy working environment for our employees.

Career development and training

Preparing for the Jobs of the Future

It has certainly been a busy year since our Jobs of the Future committee established the future skill requirements and developed a formal Technical Training program for the new *Canal Service Technicians* (CST). This "skilled operator" position blends traditional operations and trade maintenance responsibilities. Working hand and hand with our employees to facilitate these changes, we:

- provided opportunities for our current workforce to enter a full internship program and undertake technical and operational training to acquire the necessary skills and licences to assume the CST mechanical or electrical position, for our longer-term requirements; and
- hired new employees, already qualified as industrial electricians or industrial mechanics, to be trained to secure vessels, operate our structures/bridges and become familiar with our technologies and infrastructure, to meet our short-term requirements.

Across the organization, we have hired eight CST mechanical employees and six CST electrical employees. To date, all interns have been exposed to both the operational and technical aspects of the position through in-class and on-the-job training activities, which will continue until the completion of their internship program through 2008.

Internal CST electrical and mechanical opportunities for current employees are underway in the Niagara region. Training will start at various dates through 2007 and continue for five to six years for each intern, as required.

We are investing heavily in training/development to establish our future workforce. To ensure success, dedicated training resources have been established to take the lead in:

- developing and applying corporation-wide training programs such as the CST internship program, Structures/Operations Controller training, related technical training and upgrading activities;
- assisting the region in hiring/selecting the right people to meet job profiles;
- working with employees to be ready for future requirements and opportunities; and
- developing and implementing effective training solutions.


As we move forward with the Jobs of the Future strategy, we are developing the workforce of tomorrow. This diverse workforce is highly technical and will be able to solve the problems where they occur most frequently: on the locks.

New orientation brochure and package

We have developed an orientation program to help new employees familiarize themselves with the SLSMC. The material covers our mission, vision, values, as well as the new employee's role, responsibilities and working conditions. The program consists of appointing a "buddy" to mentor the individual through his or her integration and a trainer to help the individual build a thorough understanding of the job.

We developed a new recruitment brochure to help attract candidates to the many future employment opportunities and to promote the Seaway to the public.

The services of a local community group which assists in the employment of developmentally challenged individuals were used to collate the approximately 1,000 copies of the brochure.



We are investing heavily in training and development to establish our future workforce.

Revised scholarship program for children of employees

Preparing the future generation is everyone's responsibility. For its part, the Seaway offers a scholarship program comprised of two university scholarships for general undergraduate studies, one for Maisonneuve/Head Office and the other for the Niagara Region. The scholarships are worth \$2,000 for each year of a four year program. A third scholarship is awarded to a student in marine navigation, marine engineering technology or environmental studies, tenable for up to four consecutive years or completion of the first diploma.

Safe and Healthy Workplace

Safety in the Workplace

Every year, the corporate Health and Safety policy is reviewed and approved by our Executive Committee. This policy sets the foundation for the Seaway's strong health and safety focus throughout the organization. In 2006, a total of 50 joint Health and Safety Committee meetings were held, demonstrating the commitment of the Corporation and its employees to safety in the workplace. The Iroquois Lock facility has now gone 13 consecutive years without any lost-time injuries. The number of accidents was relatively low - our "frequency rate" is 1.26 accidents per 100 person year worked. Time lost to injury improved significantly from 30.83 lost days of work per 100 person years in 2005 to 4.21 in 2006, the lowest in the last 4 years.

Workplace hazard prevention program

Following changes to the Canadian Labour code dealing with workplace hazards, the Seaway has assessed its work hazards and compiled lists for each region to advise employees about dangerous work areas and explain how to prepare for working in those areas. A meeting was held with each group of employees that may have to work in a hazardous area. Employees may also access all information on this topic on the intranet at any time.

Gold and bronze awards for healthy workplace

In recognition of the importance of wellness in the workplace, the SLSMC has incorporated a wellness program in the work environment. In 2006, Niagara's Wellness Committee received the Healthy Living Niagara Workplace Gold Award, sponsored by the Niagara Region Public Health Department and Cornwall head office received a bronze award from the Eastern Ontario Health Unit. These programs recognize efforts made by organizations in encouraging their employees to develop and maintain a healthy lifestyle.

Wellness snacks with Niagara College

In the fall of 2006, the Niagara Region Wellness Committee responded to an identified need to educate employees on healthy alternatives and cooking methods. Under the direction of Jorge Dominquez, the head chef of Niagara College Culinary Arts, employees watched monthly cooking demonstrations and prepared lunches. The fee for the course took the form of the Corporation granting a scholarship to a culinary student. This initiative, which involved employees from all departments in the region, was highly successful.

New cafeteria for employees in Brossard

Ensuring that our employees have adequate facilities in which to eat and rest during the workday is important to the Seaway. While redoing the workshop area in Brossard, a women's changing room was added and a makeover of the cafeteria was done. The area now has a modern kitchen in restaurant style design.

Vaccination program for employees

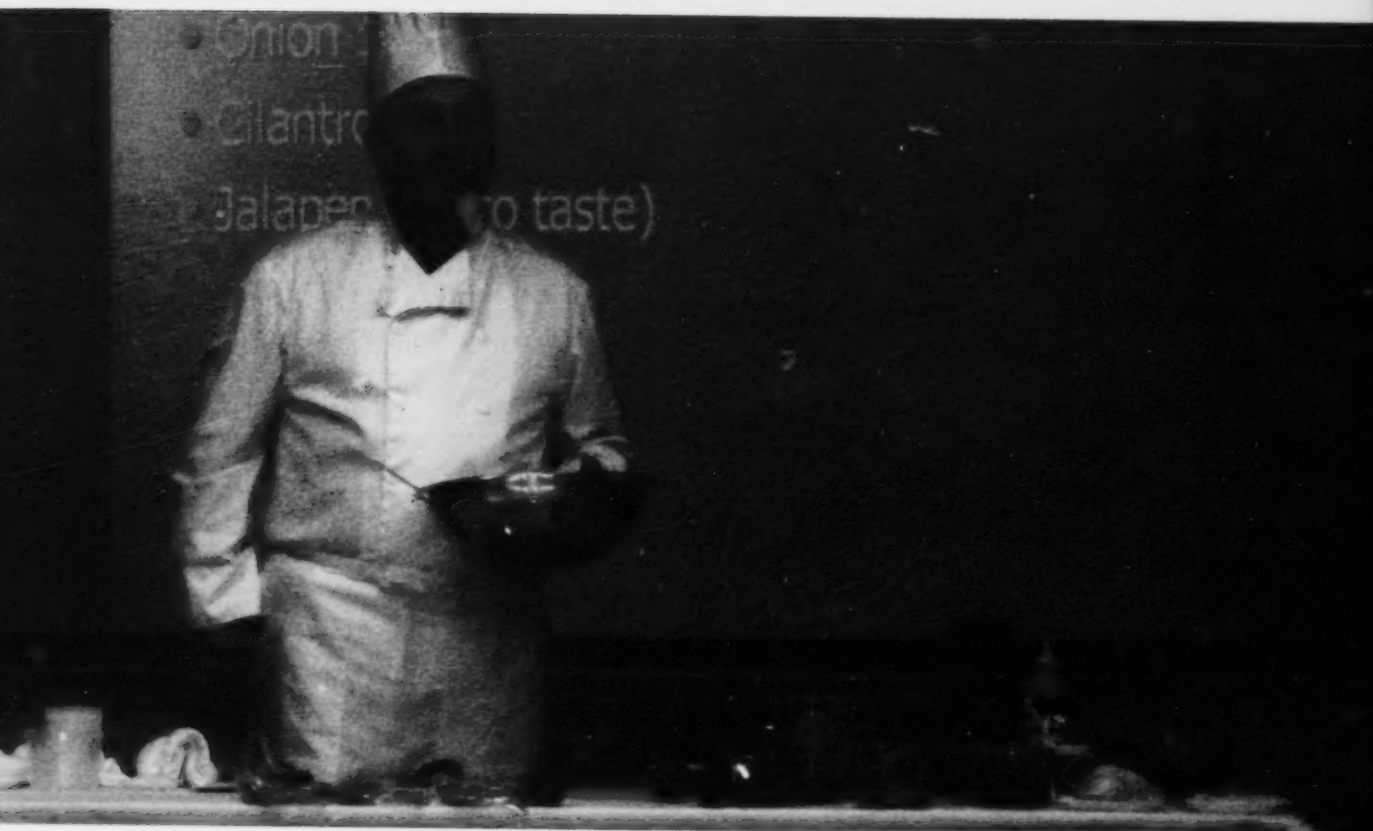
Our wellness committees are helping employees to improve their health. For the second consecutive year, at the request of the Maisonneuve and Head Office Wellness committees, a 'flu vaccination program was offered to its employees. In 2006, 111 employees—more than twice as many as last year—took advantage of the program.

A healthy work environment

For the second consecutive year, the Seaway offered a fee refund to employees registered in physical activity programs. Last year, 169 employees or 29 per cent of the workforce were reimbursed, for a total of \$27,785 towards physical-fitness activities. This is a slight increase over the previous year. The Seaway also offers employees and their families an assistance program for specific and/or confidential services.

Employee Assistance Program Usage
(number of requests for assistance per year)





Open Communication

Change management

A sustainable future cannot be achieved without engaging a most important stakeholder: our employees. As the Seaway embarks on a period of significant change with the introduction of new technologies, change-management strategies and effective internal communication can help set the stage for our people to succeed.

In 2006, the Corporation trained its managers and line supervisors in practical change-management techniques to support the transition to hands-free mooring and jobs/skills of the future. A new intranet site explaining the two initiatives also supported the change process.

Technology plays an important role in internal communication. With this in mind, the intranet was upgraded to facilitate internal communications. In addition to a new home page that provides employees with up-to-date information on company news and events, and the modernization of the Health, Safety and Wellness site, several new intranet sections, including information centres directed at new employees or employees considering retirement, were launched. Employees can send feedback to or ask questions directly to the

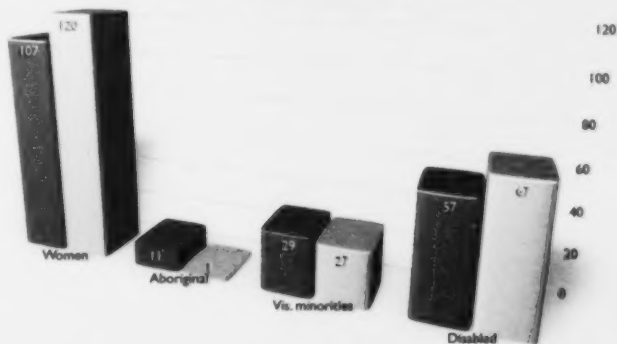
President via the President's Corner. Good News Flowing, a communiqué issued to employees each month, highlights information and celebrates recent SLSMC success stories.

Employment equity

We continue to make progress in meeting our hiring goals under the employment equity program in place at the Seaway. In 2006 we surpassed our goal in terms of the number of women now working on the operational structures and will continue to work towards achieving equitable representation with the job market.

Employment Equity

■ SLSMC figures ■ External available
(in number of employees)



[commitment to the environment]

The SLSMC recognizes that, as stewards of the St. Lawrence Seaway, we operate within a shared resource. Understanding and minimizing the impact of marine transportation on the environment is very important to us. Since we hold the key to the door of the Great Lakes, we are responsible for ensuring that our efforts set the standards in this field. From hybrid and electric vehicles and reducing greenhouse gas emissions to protecting the peregrine falcons that nest on our structures, we aim to be a model for the industry.

CSR Becoming an Everyday Word

Over the last year, the SLSMC has devoted much of its energy to a new way of doing business. Corporate Social Responsibility (CSR) is a more socially conscious, responsible and greener model that is becoming part of our daily routine. We are incorporating CSR into our way of life, by:

- Updating our mission statement and our CSR charter. We now have a CSR policy that provides direction and guidance to our staff and strengthens the commitment of senior management in this area. A CSR officer is directly responsible for implementing and monitoring the progress of this initiative.
- Conducting the study of our CSR risks assessments and proposing recommendations related to CSR risk management and integration. The CSR committee has just accepted the report and is preparing an action plan, focused on mitigation of risk, establishing better measurement indicators and integrating CSR factors in our work practices and decision making.
- Building stakeholder engagement. It is not enough to say we are being socially responsible if we are not consulting our stakeholders. We must understand and consider their needs more consistently in our business decisions. The CSR committee will identify and prioritize our stakeholders and provide our managers with the appropriate tools to solicit stakeholder engagement.
- Evaluating the greenhouse-gas footprint of our power generation facility. Our contribution to the Ontario power grid will help reduce over 93,000 tonnes of carbon dioxide of greenhouse gas emissions over the next 10 years. We will set yearly targets to ensure that we meet this objective and report on our success.

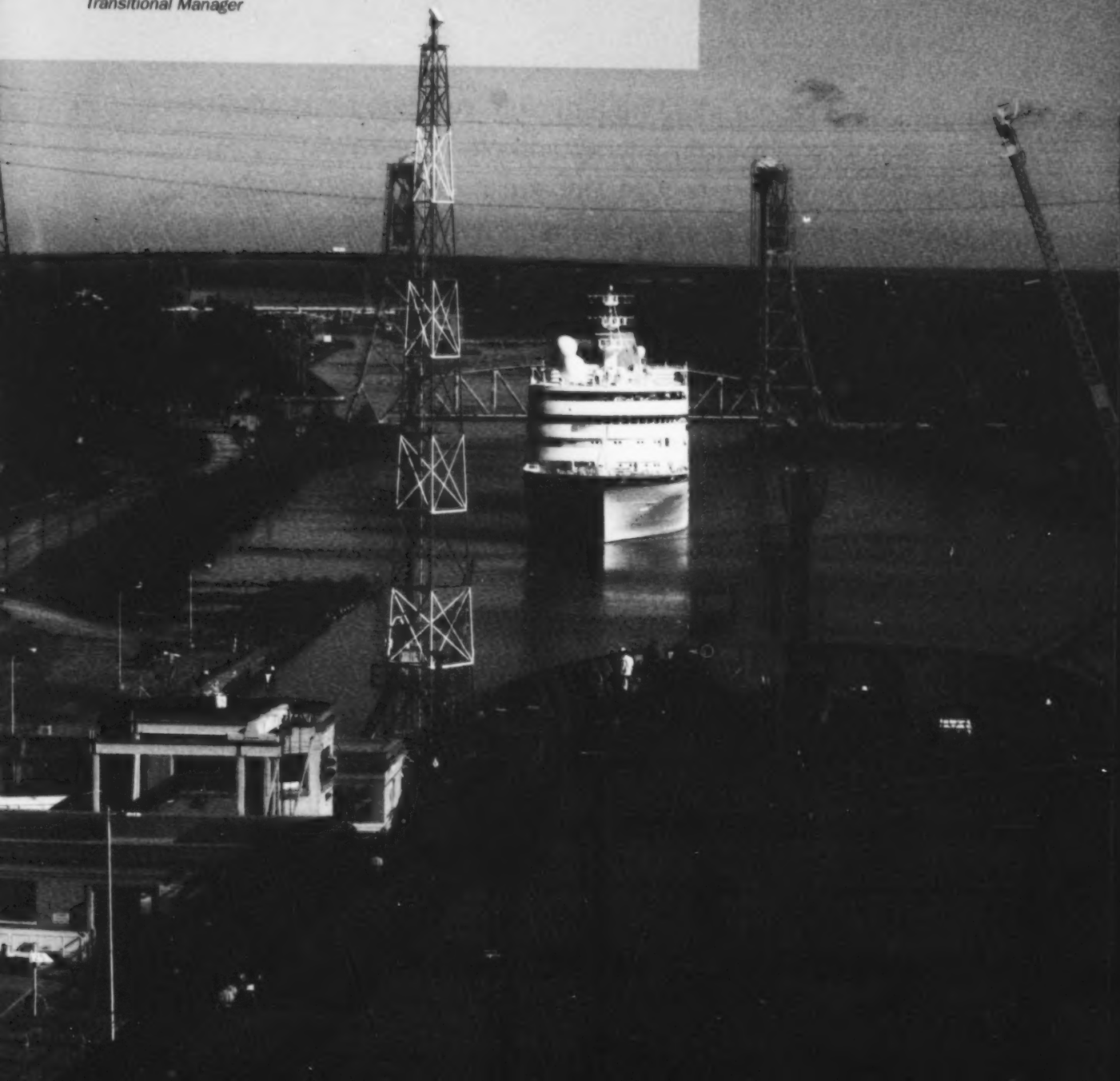
Our CSR committee is moving into its next phase. To date, the committee has set the framework and established the policies and strategies required to introduce CSR into the workplace. Over the next few years, the challenge will be to integrate CSR into work practices at all levels. The committee assists in providing support to help our managers and supervisors communicate the importance of CSR to our front lines in integrating its principles in their work.

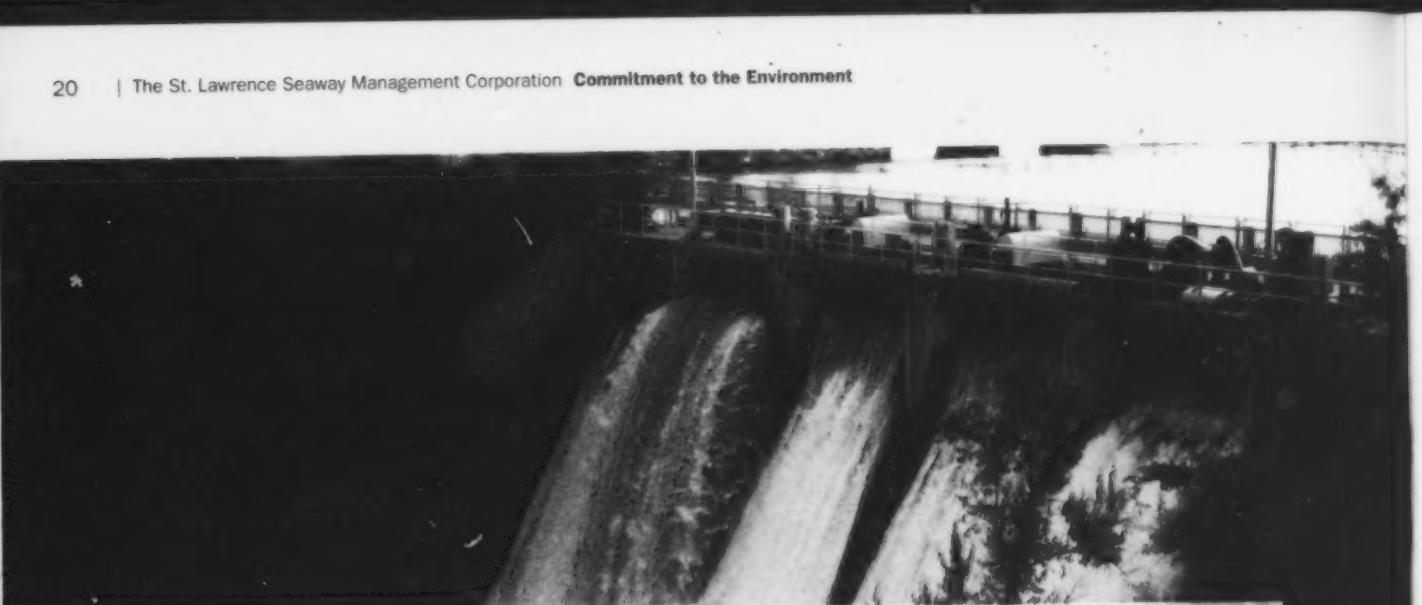
As we move ahead, CSR initiatives need to be addressed locally. We will examine the most effective way to establish grassroots CSR working groups in the regions. This approach has worked well with our wellness initiative and we believe that our employees' passion in this area will ensure success.



“A successful organization cannot impose corporate social responsibility on itself; it must come from its employee's willingness to want to make a difference.”

Alain Godard
Transitional Manager





Commercial ships are the most fuel efficient vehicles for moving goods. Increasing their share of the traffic would help Canada reduce its greenhouse gas emissions to fight global climate change. It would also reduce traffic congestion around big urban areas for further savings.

Pierre Pesant

Standards and Services Engineer

Environmental Awareness

Participation in Green Marine, Great Ships

The Seaway Corporation is taking a proactive approach to environmental issues confronting marine commerce such as aquatic invasive species entering the Great Lakes via ballast water. We recognize the absolute necessity of finding safe, affordable and reliable ballast water treatment solutions and are involved in initiatives such as the Great Ships and Green Marine programs that support the search for, and testing of, effective technology. The Great Ships initiative is an industry-led cooperative effort to resolve problems with ship-mediated invasive species. The Green Marine program is a voluntary, bi-national program (Canada and the U.S.) designed to strengthen the marine sector's environmental performance, build stronger relations with Great Lakes / St. Lawrence waterway stakeholders and improve the awareness of the marine industry's activities and environmental benefits.)

Participation in the first ballast water conference

The St. Lawrence Seaway is a member of the Great Lakes Regional Waterways Management Forum and was a partner in the first Great Lakes Ballast Water Conference, held in Cleveland, Ohio. The purpose of the forum was to address ballast water management in the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway. Topics included new ballast water regulations, the review of ship practices, the management of examination forms, improved training for

ship's crews during inspections and the development of a bi-national database for the collection of ballast water testing and inspection results.

Ballast water regulations/inspections

The SLSMC, with partner organizations, the SLSDC, Transport Canada and the U.S. Coast Guard inspect ocean ships during their initial and subsequent transits of the Seaway to confirm that they are meeting Seaway, local and international regulations regarding the management of ballast water. During annual inspections of ocean ships, the Seaway has also raised awareness and educated mariners about new Canadian regulations.

The Seaway has developed a one-stop shop on our bi-national website for the collection of ballast water information, regulations and emerging technology on how to reduce the risk of introducing invasive species into the Great Lakes system. Our inspections have resulted in a significant increase in ocean ship compliance with existing ballast water management, thus meeting the Seaway's CSR commitment with regard to a safe and clean environment.

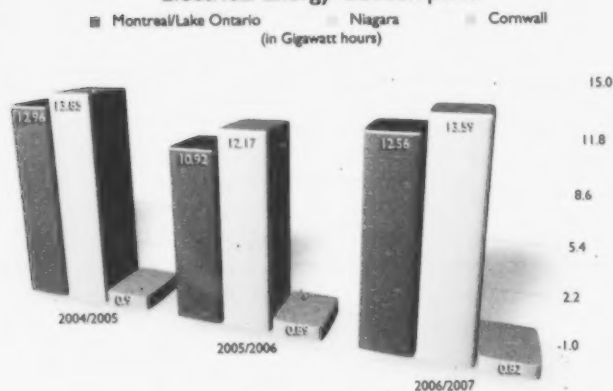
The Seaway is also hosting an inter-agency ballast water database that will capture compliance information and give us a better understanding of the risks involved with the introduction of invasive species via ballast water. More information on ballast water management can be accessed on our website.

Energy conservation and greenhouse gas emissions

As we strive to lessen our environmental footprint, we must make every effort to improve our own environmental performance. To do this, we have:

- formed an energy efficiency committee to review opportunities for improving the energy performance of SLSMC managed installations;
- conducted an energy efficiency audit for the head office building and will conduct similar audits for all other major buildings;
- completed a greenhouse gas emission inventory;
- issued a draft greenhouse gas emission reduction plan. The Corporation is also developing reduction targets and indicators; and
- purchased a hybrid vehicle. The vehicle fleet replacement budget was increased for 2007 to allow the purchase of hybrids as a key element of the proposed greenhouse gas reduction plan.

Electrical Energy Consumption



Weirs and power generation

Producing power from a hydroelectric source is harnessing renewable energy. The Niagara powerhouse produced 42.9 Gigawatt hours of electricity, compared to 36.6 Gigawatt hours last year. The additional power was a result of the completion of the rehabilitation project and the upsurge in water available for power generation because of the increase in ship transits in the Welland Canal.

The powerhouse has been fully automated eliminating the need for powerhouse operators. The loading of the generators will be operated by computers, which can be controlled either locally or remotely. The Powerline Maintainers team will provide periodic powerhouse maintenance.

Rankin Renewable Power Inc. has been selected to develop weir generation at three weirs. It has received the lease and will develop and operate the weir powerhouses, with construction to begin next year. The SLSMC is simultaneously developing a water management program

to control the water levels in the reaches. This will minimize waste and control the amount of water that the weir generators use.

Environment a priority in land management

Based on best practices for managing environmental risks associated with industrial lessees, the SLSMC has developed a new land management strategy. When fully implemented, it will require industrial lessees whose activities raise significant potential environmental issues to hire external consultants approved by the Corporation to perform site condition assessments and environmental conformance verifications for compliance and action plans. Lessees most likely to have significant environmental issues have also been identified to ensure that the SLSMC lands are managed to the highest industry standards. A first implementation step will consist of initial environmental audits to confirm the list of lessees who will have to conform to the new land management strategy when leases are renewed.

Recycling grease program on the locks

Recycling used commercial grease is a very good example of greening our business. During the 2006 season, a test was conducted at the Côte-St-Catherine lock in the Maisonneuve Region to recuperate all waste lubricants into a recycling reservoir that was installed near the ship arrester area of the lock. Old greases were stored there during the season, instead of transporting them to a second location several times a year, thereby limiting the risk of a spill. The used greases were collected and sent to a recycling plant at the end of the season. This practice will continue and will be expanded to other locks.

Energy efficiency program

As well as producing energy, the Corporation must use energy efficiently. With this in mind, an energy efficiency sub-committee was formed late in the 2006 season to review opportunities to improve the energy efficiency of SLSMC-managed installations. Energy audits are underway. The results will be used to pinpoint ways to improve our consumption levels.

Seaway Corporation funds scholarship for social and environmental studies

Last fall, the Seaway Corporation agreed to fund a postgraduate scholarship for studies in social and environmental responsibility, over a three-year period, through the Faculty of Administrative Sciences at the Québec campus of Laval University.

At ceremonies held this spring, a student currently enrolled in the PhD program for Environmental Management, was awarded the Seaway scholarship. This scholarship is one more sign of our commitment to environmental issues and long-term sustainability.

[commitment to our communities]

As stewards of the St. Lawrence Seaway, we interact with numerous stakeholders. We recognize the interests of the municipalities that border the Seaway and the thousands of local residents and recreational boaters who enjoy the beauty and nature of our waters. We value open communication with the communities along our waterway in contributing to the understanding of what we do and how we do it.

Building relationships

Working with First Nations

Our relationship with the First Nations whose lands border the Seaway is very important to us. In the Montreal / Lake Ontario Region, the St Lawrence Seaway flows through First Nation communities. Therefore, our structures and operations have a direct effect on their lands and waters. Over the past few years, we have established a mutually beneficial and cooperative working relationship with the First Nation communities along the shores of the Seaway. In 2006, a Memorandum of Understanding was signed with the Akwesasne First Nations to conduct a three-year joint observation study on the physical impact of ice breaking on the shoreline. Before finalizing the opening date of the Maisonneuve Region, we also met with First Nation representatives to discuss the factors used to establish the opening date and to address any concerns that may affect their community.

Growing cooperation

Last fall, the SLSMC signed a Memorandum of Understanding with the Regional Municipality of Niagara and the Niagara Economic Development Corporation. The purpose of the agreement is to ensure that the Great Lakes St. Lawrence Seaway system is fully and effectively used as an economic engine to create jobs and bring growth and prosperity to Niagara residents. This will be accomplished through increased cooperation and joint marketing initiatives.

Boat show involvement

In February 2007, a group of employees from Maisonneuve Region participated in the Montreal boat show. This was the first time that the Seaway had taken part in the boat show in almost a decade. This event brought together employees from seven different departments in the region. Throughout the show, SLSMC employees provided information about Seaway regulations to the general public and pleasure craft users and promoted safety throughout our waterway.

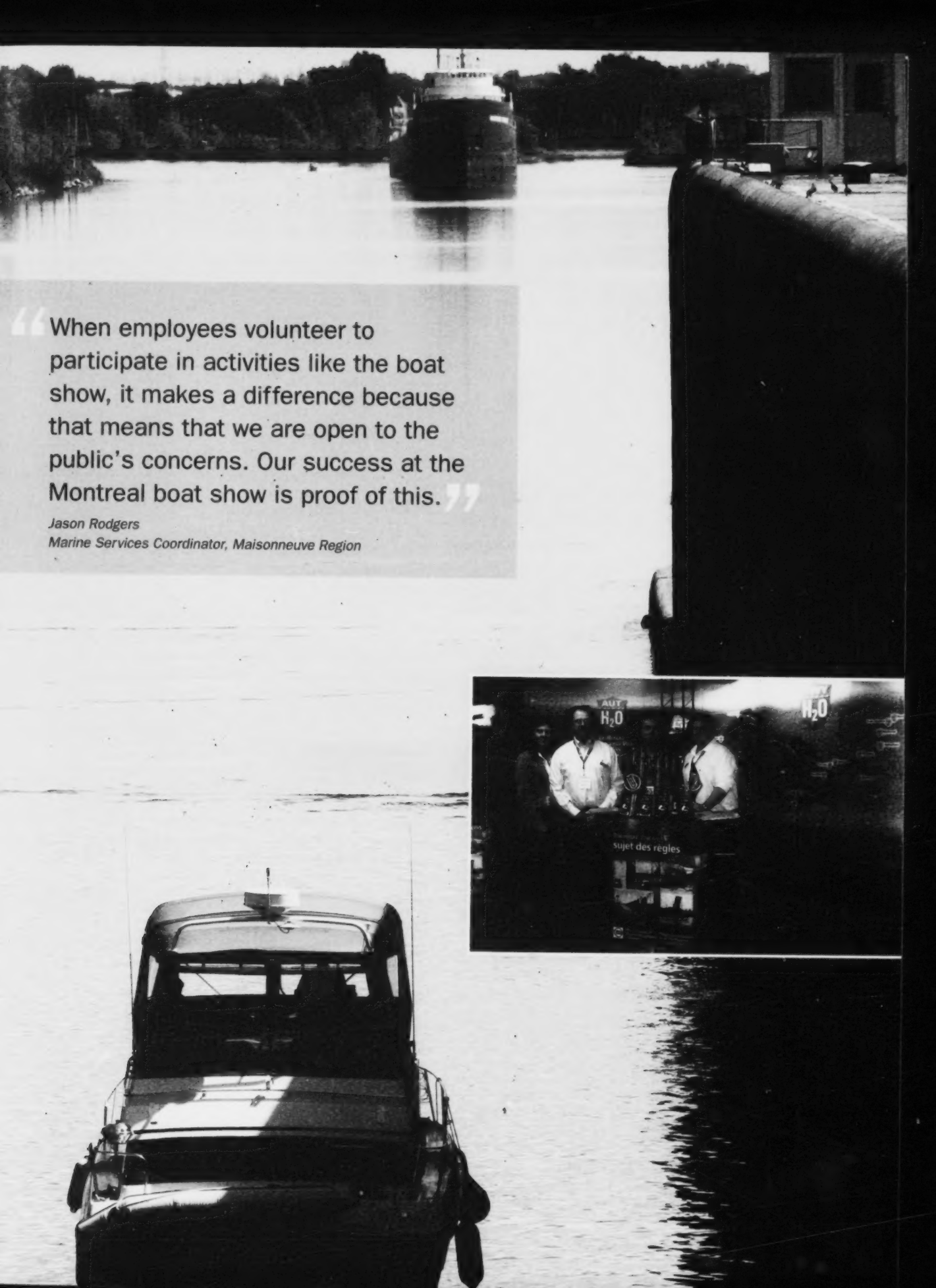
Reaching out to children with handicaps

In the St. Lambert Region, a school for children with special needs, "Reach", tries to involve the students in daily activities that provide positive social experiences. We invited them to plant flowers on the front lawn of the administrative building in St. Lambert. This activity will be repeated in the coming year.

Movies at the Seaway

The Seaway will be part of three major television screenings in the next few months.

- During the afternoon of September 6, 2006, a television crew based on Bridge 3 shot footage for the documentary *Achever l'inachevable*. For close to two hours, the crew filmed various images of the St.Lambert Lock, Montreal and the surrounding area. The film, to be aired by Radio Canada in the fall of 2007, is a documentary about Exposition d'estampe, a drawing by Maurits Cornelis Escher (1898-1972), which is linked to the Seaway structures.



“When employees volunteer to participate in activities like the boat show, it makes a difference because that means that we are open to the public’s concerns. Our success at the Montreal boat show is proof of this.”

Jason Rodgers

Marine Services Coordinator, Maisonneuve Region



- In preparation for the Seaway's six-minute segment on *Business and Beyond* for the Discovery Channel, a film crew shot five hours of footage in Niagara and the Welland Canal on October 16, 2006, a very busy day. On-camera interviews were conducted with our President Richard Corfe, and our Senior Coordinator, Operations Support Services, John Chalmers. A number of staff members were filmed while performing their regular tasks. The segment on *Business and Beyond* will highlight the Seaway's potential for continuing as a vital transportation artery in the 21st century, and the many benefits that marine transportation provide to our nation's economy, environment and quality of life.
- On December 14, 2006, a film crew was at the St. Lambert locks filming a segment for the youth TV series *La Quête*, which will be broadcast next spring on TFO (TV Ontario French). This segment, which will feature the explorer Pierre Lemoyne d'Iberville, aims to have two young girls discover commercial navigation as it was in the past and is today.

Children-at-work day

The Seaway does its best to promote family values in the everyday work environment. It is important for our children to see what we do and how our work affects the daily life of an industry. For the third consecutive year, employees' children participated in this event with great enthusiasm and learned about the Seaway and what their parents do by visiting different departments.

Grade 12 tour

Youth is our future. We show youngsters that the Seaway could be their future through tours of our facilities. Many students approaching graduation are still searching for a

well-paying career that they would enjoy. Twenty-two Grade 12 students from the Niagara Region visited a SLSMC lock. The tour held special interest for these students because they had built a working model of a lock and could compare their creation with the real thing.



Supporting Community Programs and Well-being

United Way/Centraide

As part of its commitment to CSR, the Corporation, for the first time, matched employee contributions across the organization during the 2006 United Way campaign. The total amount donated by the Corporation and its employees was \$54,629.

Over the past year, a number of our employees donated time and funds to various local charities and causes, including a walk for Women's Place of St. Catharines and North Niagara, a 150-kilometre bike-a-thon to support the Multiple Sclerosis Society, and a 'Challenge onco vélo' campaign by the Charles LeMoine Hospital Foundation to raise money for a new integrated cancer centre.

Trans Canada bike path

On June 3, 2006, the South Shore dike became part of the Trans Canada Trail. The Seaway carried out the improvements. In addition, 14 families from St. Lambert planted a tree each to welcome users.

In our effort to promote the use of our lands for safe recreational activities for the local population, this project required financial support from some 15 partners to improve the dike's surface. The conseil Québécois du sentier Transcanadien constructed a rest area for users at the north side of Bridge 3.

Community involvement

Niagara Region

In the fall of 2006, the SLSMC took part in the annual Grape and Wine Parade in St. Catharines. Some 20 Niagara Region employees and family members walked in the festival parade alongside the float that was designed by Niagara region employees.

The Seaway also participated in Port Colborne Canal Days on August 5 and 6, 2006. From a large tent by the canal, Seaway employees and retirees shared information about shipping on the St. Lawrence Seaway with visitors.

Maisonneuve Region

Last August 27, the third edition of BeauVENTois took place on Seaway and Hydro-Québec lands in Beauharnois.

BeauVENTois, organized by the recreational services department for the city of Beauharnois, is a day dedicated to kites and, above all, to family activities. This year, the participation of SLSMC was highly visible. The Corporation provided the grounds, financial support and some technical support (electricity and staff), all in the spirit of CSR and community involvement. Our participation accorded us gold partner status.



[corporate governance]

(as of March 31, 2007)

The St. Lawrence Seaway Management Corporation is governed by a nine-member board that is responsible for ensuring the long-term viability of the Corporation and of the Seaway as an integral part of Canada's transportation infrastructure. The Board oversees many aspects of the SLSMC's mandate, including strategic planning, risk management, succession planning, communications policy and the integrity of the Corporation's internal control. It also reviews SLSMC's financial results and future direction and sets limits on management authority, accountability and unforeseen expenditures. Individual Board committees oversee governance, human resources, audit, and asset renewal.

Board of Directors

Peter G. Cathcart ^{1*}
Ontario Provincial Government Representative

Richard J. Corfe
*President & Chief Executive Officer
 The St. Lawrence Seaway Management Corporation*

W. N. (Nick) Fox ^{2, 4*, 5}
Grain Members' Representative

Richard Gaudreau ^{1, 3}
Federal Government Representative

Paul A. Gourdeau ^{4, 5}
International Carrier Members' Representative

William Keays ^{3*, 4}
Québec Provincial Government Representative

Ian MacGregor ^{3, 5}
Domestic Carrier Members' Representative

David F. Mothersill ^{2*, 5}
Steel and Iron Ore Members' Representative

Guy C. Véronneau ^{1, 2, 5}
Other Members' Representative

Members of:

1. Governance Committee
 2. Human Resources Committee
 3. Audit Committee
 4. Asset Renewal Committee
 5. Ad hoc Tolls Committee
- * Committee Chair

Board of Directors

From left to right (top): Paul A. Gourdeau, Peter G. Cathcart, William Keays, Richard Gaudreau
 From left to right (bottom): David F. Mothersill, Guy C. Véronneau, Richard J. Corfe, W. N. (Nick) Fox
 Absent: Ian MacGregor

Officers

Richard J. Corfe
President and Chief Executive Officer

Michel Drolet
*Vice-President, Niagara Region
Corporate Safety Officer*

Adina Juster
*Vice-President, Maisonneuve Region
Corporate Environmental Officer*

Serge Bergeron
*Chief Financial Officer &
Director of Support Services*

Yvette Hoffman
Counsel and Secretary

Industry Members 2006/2007

Domestic Carriers

Algoma Central Corporation
St. Catharines, Ontario

Canada Steamship Lines Inc.
Montréal, Québec

Groupe Desgagnés Inc.
Québec, Québec

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover, Ontario

McKeil Marine Limited
Hamilton, Ontario

St. Marys Cement Co.
Toronto, Ontario

Upper Lakes Group Inc.
Toronto, Ontario

Grain

ADM Agri-Industries Company
Windsor, Ontario

Agricore United
Winnipeg, Manitoba

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.
Winnipeg, Manitoba

Bunge du Canada Ltd.
Québec, Québec

Cargill Limited
Winnipeg, Manitoba

James Richardson International Limited
Winnipeg, Manitoba

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary, Alberta

Saskatchewan Wheat Pool Inc.
Regina, Saskatchewan

The Canadian Wheat Board
Winnipeg, Manitoba

International Carriers

Colley Motorships Ltd.
Montréal, Québec

Fednav International Ltd.
Montréal, Québec

Gibson Canadian & Global Agency Inc.
Montréal, Québec

Gresco Ltée.
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services
Montréal, Québec

Montréal Marine Services Inc.
Longueuil, Québec

Montship Inc.
Montréal, Québec

Robert Reford, A Division of MRRM
(Canada) Inc.
Montréal, Québec

Steel and Iron Ore

Dofasco Inc.
Hamilton, Ontario

Iron Ore Company of Canada
Montréal, Québec

Québec Cartier Mining Company
Montréal, Québec

Stelco Inc.
Hamilton, Ontario

Other Members

AGP Grain Ltd.
Minneapolis, Minnesota

Essroc Italcementi Group
Mississauga, Ontario

Keystone Canada Inc.
Montréal, Québec

Lafarge Canada Inc.
Concord, Ontario

OmniSource Corporation
Burlington, Ontario

Ontario Power Generation Inc.
Toronto, Ontario

Petro-Canada
Oakville, Ontario

Tate & Lyle Canada Ltd.
Toronto, Ontario

The Canadian Salt Company Ltd.
Pointe-Claire, Québec

The Mosaic Company
Regina, Saskatchewan



[Financial Summary and Results of Operations]

The review of the Corporation's financial position and operating results after its ninth year of operation should be read in conjunction with the financial statements on the following pages. The results for 2007 cover the period from April 1, 2006 to March 31, 2007, while the comparative numbers are for the period from April 1, 2005 to March 31, 2006.

Overview

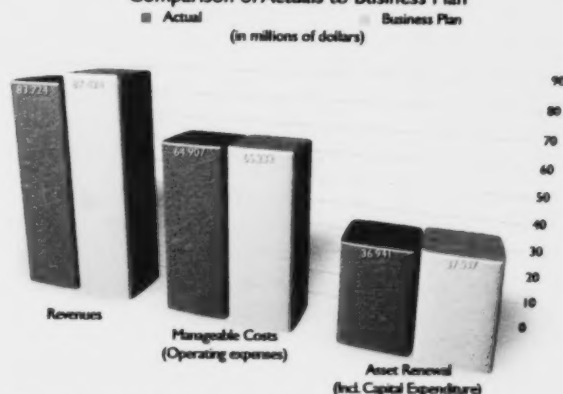
Financial Performance and Corporation Reserve

In 2007, the Corporation completed its ninth year of operation under the Management, Operation and Maintenance Agreement signed with the federal government in 1998. The financial success of the Corporation is measured by comparing the total cost of operating against the business plan established for the fiscal period.

The Corporation again performed better than anticipated in the business plan by successfully controlling its manageable costs. A close watch on budget management is SLSMC's key to cost control. Management teams in Maisonneuve, Niagara and Head Office review financial results monthly, and revised forecasts and variance analyses are prepared quarterly. This close scrutiny of costs permits management to make adjustments as soon as any significant variances are foreseen.

The Corporation's spending on manageable costs and asset renewal projects amounted to \$100.6 million, which breaks down into \$63.7 million for operating expenditures, \$35.5 million for regular and major maintenance, and \$1.4 million of capital expenditures. The business plan target was \$102.6 million. The favourable variance of \$2.0 million was added to the Corporation's Notional Reserve. As long as this benchmark remains positive, the Corporation does not need to increase Commercial Tolls over and above the percentage toll increase contemplated in the Agreement. The Notional Reserve balance at the end of March 2007 is \$19.8 million.

Comparison of Actuals to Business Plan



Financial Results Results of Operations

Revenues

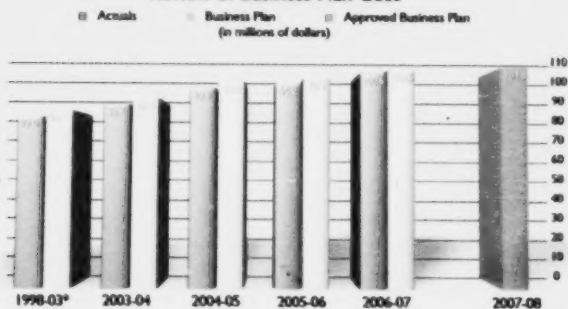
Toll revenue rose by 13% in the fiscal year, from \$71.0 million in 2006 to \$80.3 million in 2007 with other navigation revenue and power generation revenue down slightly.

Meanwhile, investment income derived from the working capital balances maintained in our bank accounts increased marginally. On a quarterly basis, the Corporation either remits any excess cash to the Capital Fund Trust or, in case of a cash shortfall, obtains funds from the Capital Fund Trust in accordance with the Trust Agreement.

The amortization of deferred contributions related to capital assets amounted to \$1.5 million in 2006/07, compared to \$1.4 million the previous year. Capital asset acquisitions are funded by the Capital Fund Trust; the net contribution is credited 100% to a deferred balance sheet account, and amortized on the same basis as the assets for which the contribution was made.

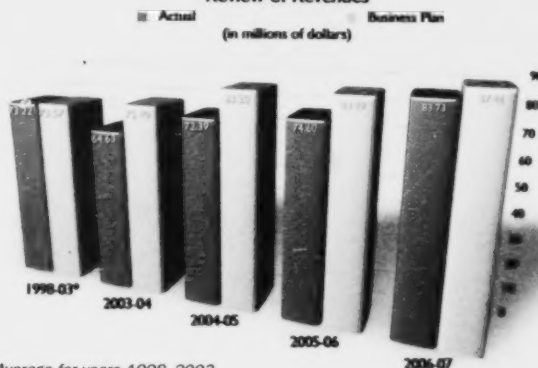
Overall, the Corporation's total revenue rose by 12.04% in 2006/07, to \$85.2 million, compared to the previous year's \$76.0 million total.

Review of Business Plan Cost



* Average for years 1998-2003 (Includes six months of SLSA activity and 6 months of SLSMC activity)

Review of Revenues



* Average for years 1998-2003

[Financial Summary and Results of Operations]

Expenses

Operating expenses for 2006/07, related to the management and operation of the Seaway infrastructure, amounted to \$63.7 million. This represents an increase of 5.4% from the previous year, and is below the business plan target of \$65.2 million.

Salaries and wages paid to employees amounted to \$37.5 million, an increase of 0.6% over last year's \$37.3 million. Current and future employee benefits and pension costs amounted to \$15.8 million compared to last year's figure of \$14.5 million. Continued high health insurance and pension plan costs resulted in employee benefits reaching 42% of salaries and wages paid to employees. Additional pension plan contributions of \$6.6 million were made in accordance with the Actuarial Valuation Report to fund the solvency deficit of the plan. The plan has a going-concern surplus, but the solvency deficit is being funded over a 5-year period. Actuarial Valuation Reports are done annually while the pension fund is in a deficit, either on a going-concern or a solvency basis. The combined salaries and wages paid to employees, plus employee benefits and pension costs, totaled \$53.3 million, or 84% of total operating costs. The comparable figure for 2005/06 was \$51.8 million or 86% of total operating costs.

The Corporation employed an equivalent of 572 full-time employees (FTEs) in 2006/07, down 3% from the previous year's level of 589.

All other operating costs amounted to \$10.4 million for 2006/07, compared to \$8.6 million the previous fiscal year. Insurance costs remain a major expense, at \$2.7 million. The balance, excluding insurance expenses, amounted to \$7.7 million this year, as opposed to \$5.8 million in the previous year - an increase of \$1.9 million. This increase is mainly due to special initiatives in transit research, recruitment campaign, market development and environmental promotion, amounting to \$1.0 million.

Asset Renewal

The asset renewal expenditures, representing the cost of maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure assets excluding capital acquisitions, totaled \$35.5 million for the current year, compared to \$33.1 million for fiscal year 2005/06.

Amortization of Capital Assets

The amortization expense of \$1.7 million for the year ending March 31, 2007 was similar to the previous year's amount. Refer to Note 4(c) for the accounting policy detail.

Liquidity and Funding - Cash Flow

Rules regarding the liquidity and funding of the Corporation are clearly set out in the Management, Operations and Maintenance Agreement and the Capital Trust Agreement with Transport Canada. The Corporation's excess of expenses over revenues are reimbursed by the Capital Fund Trust, while the Corporation's excess of revenues over expenses are returned to the Capital Fund Trust.

In 2006/07, the Corporation was in a negative cash flow position. The total revenue generated, less the amortization of deferred contributions related to capital assets (\$83.7 million), was sufficient to pay for the Corporation's operating expenses of \$63.7 million and left a balance of \$20.0 million towards the asset renewal expenditures of \$35.5 million during the year.

The 2006/07 contribution related to Asset Renewal funding from the Capital Fund Trust was \$19.5 million, compared to \$22.8 million the previous year. The contribution required for capital acquisitions in 2006/07 amounted to \$1.4 million, compared to \$1.7 million in 2005/06. (Notes 5 and 11 explain the amounts owed or paid by the Capital Fund Trust for the capital asset acquisitions and the contribution towards the Corporation's excess expenses over revenues.)

The Corporation maintains the minimum working capital and cash in the bank required to meet all of its financial obligations to its employees and trade creditors. The cash level at March 31, 2007 was \$1.0 million, compared to the previous year's \$4.1 million.

The supplies inventory amount on the Balance Sheet has decreased to \$5.2 million in 2006/07 from \$6.8 million in 2005/06 due to the utilization of hydraulic equipment purchased as a bulk purchase and charged to the asset renewal when the projects are completed.

Management's Responsibility for Financial Reporting

The accompanying financial statements of the St. Lawrence Seaway Management Corporation and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles consistent with the accounting policies set out in the notes to the financial statements. Where necessary, management has made informed judgments and estimates in accounting transactions. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

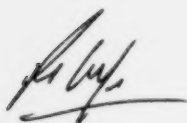
In fulfilling its responsibilities, management has developed and maintains systems of internal control designed to provide reasonable assurance that the Corporation's accounting records are a viable basis for the preparation of the financial statements. Policies and procedures are designed to ensure that transactions are appropriately authorized and assets are safeguarded from loss or unauthorized use.

The Board of Directors carries out its responsibility for review of the annual financial statements principally through the Audit Committee. The Board of Directors has appointed an Audit Committee consisting of three outside directors.

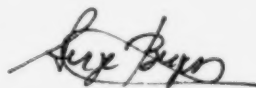
The Audit Committee meets during the year, with management, the internal and external auditors, to review any significant accounting, internal control and auditing matters to satisfy itself that management responsibilities are properly discharged and to review the financial statements before they are presented to the Board of Directors for approval.

The external and internal auditors have full and free access to the members of the Audit Committee with and without the presence of management.

The independent auditors Deloitte & Touche LLP, whose report follows, have audited the financial statements.



Richard Corfe
President and CEO
April 27, 2007



Serge Bergeron
Chief Financial Officer and
Director of Support Services

Deloitte.

Deloitte & Touche LLP
800 - 100 Queen Street
Ottawa ON K1P 5T8
Canada

Tel: (613) 236-2442
Fax: (613) 236-2195
www.deloitte.ca

Auditors' Report

To the Members of
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

We have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Management Corporation as at March 31, 2007 and the statements of revenue and expenses, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2007 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the Canada Corporations Act, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Deloitte & Touche LLP

Chartered Accountants
Licensed Public Accountants

April 27, 2007

Statement of Revenue and Expenses

year ended March 31, 2007
(\$000's)

	2007	2006
Revenue		
Tolls	\$ 80,281	\$ 70,962
Other navigation revenue	1,506	1,550
License fees	129	125
Power revenue	1,320	1,647
Investment revenue	488	311
Gain on disposal of capital assets	-	38
Amortization of deferred contributions related to capital assets (Note 9)	1,474	1,411
	85,198	76,044
Expenses		
Operating	63,679	60,444
Asset renewal (Note 4c)	35,531	33,075
Power generation maintenance	80	258
Loss on disposal of capital assets	121	-
Amortization of capital assets	1,653	1,678
	101,064	95,455
Excess of expenses over revenue before special examination costs and contribution from Capital Fund Trust	(15,866)	(19,411)
Special examination costs	(388)	-
Contribution from Capital Fund Trust for operating expenses (Note 11)	19,478	22,757
EXCESS OF REVENUE OVER EXPENSES	\$ 3,224	\$ 3,346

Statement of Changes in Net Assets

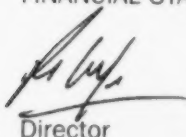
year ended March 31, 2007
(\$000's)

	Invested in Capital Assets	Equity of Canada	Operating Results	2007	Total 2006
BALANCE, BEGINNING OF YEAR	\$ 1,616	\$ 12,644	\$ -	\$ 14,260	\$ 10,914
EXCESS OF REVENUE OVER EXPENSES	-	-	3,224	3,224	3,346
Net acquisition of capital assets	1,220	-	(1,220)	-	-
Capital assets contributions, net of amortization	64	-	(64)	-	-
Employee future benefits variance	-	3,583	(3,583)	-	-
Net supplementary pension plan variance	-	10	(10)	-	-
Amortization of capital assets	(1,653)	-	1,653	-	-
BALANCE, END OF YEAR	\$ 1,247	\$ 16,237	\$ -	\$ 17,484	\$ 14,260

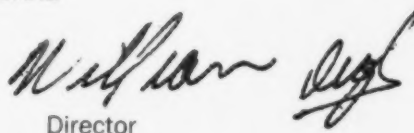
Balance SheetAs at March 31, 2007
(\$000's)

	2007	2006
CURRENT ASSETS		
Cash	\$ 1,011	\$ 4,079
Accounts receivable	8,304	5,821
Due from Capital Fund Trust (Note 5)	27,296	23,452
Due from Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 7)	35	-
Supplies inventory	5,217	6,782
Prepaid expenses	456	472
	42,319	40,606
CAPITAL ASSETS (Note 6)	8,798	9,231
DUE FROM EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS TRUST FUND (Note 7)	14,377	14,447
ACCRUED BENEFIT ASSET (Note 8)	13,955	8,098
	\$ 79,449	\$ 72,382
CURRENT LIABILITIES		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 14,153	\$ 12,353
Employee Benefits Payable	1,423	1,410
Due to Employee Termination Benefits Trust Fund	-	108
Deferred revenues	7	10
	15,583	13,881
EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS	14,378	14,447
DEFERRED CONTRIBUTIONS-RELATED TO CAPITAL ASSETS (Note 9)	7,551	7,615
ACCRUED BENEFIT LIABILITY (Note 8)	24,453	22,179
	46,382	44,241
	61,965	58,122
CONTINGENCIES (Note 13)		
NET ASSETS		
Invested in capital assets	1,247	1,616
Equity of Canada (Note 10)	16,237	12,644
	17,484	14,260
	\$ 79,449	\$ 72,382

FINANCIAL STATEMENTS APPROVED BY THE BOARD



Director



Director

Statement of Cash Flows

year ended March 31, 2007
(\$000's)

	2007	2006
NET INFLOW (OUTFLOW) OF CASH RELATED TO THE FOLLOWING ACTIVITIES:		
OPERATING		
Excess of revenue over expenses	\$ 3,224	\$ 3,346
Items not affecting cash		
Amortization of capital assets	1,653	1,678
Loss (gain) on disposal of capital assets	121	(38)
Amortization of deferred contributions related to capital assets	(1,474)	(1,411)
Employee future benefits variance	(3,583)	(3,770)
	(59)	(195)
Changes in non-cash operating working capital items	765	(6,056)
	706	(6,251)
FINANCING		
Contributions from the Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets	1,411	1,656
(Increase) decrease in due from Capital Fund Trust	(3,844)	3,559
	(2,433)	5,215
INVESTING		
Acquisitions of capital assets	(1,411)	(1,656)
Proceeds from disposal of capital assets	70	85
	(1,341)	(1,571)
NET CASH OUTFLOW	(3,068)	(2,607)
CASH, BEGINNING OF YEAR	4,079	6,686
CASH, END OF YEAR	\$ 1,011	\$ 4,079

Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007
(\$000's)

1. Incorporation

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (the Corporation) was constituted as a not-for-profit corporation under Part II of the Canada Corporations Act on July 9th 1998. Pursuant to an agreement with her Majesty, certain assets of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), a Crown Corporation, were transferred effective October 1, 1998, to the Corporation. These assets relate to the operation of The St. Lawrence Seaway comprising a deep waterway between Montreal and Lake Erie (the Seaway). As a result of a further agreement with the Minister of Transport, the Corporation assumed responsibility for the management, operation and maintenance of the Seaway for a period of ten years (renewable for a further ten years).

The transferred assets included all of the movable capital assets, intangibles and working capital of SLSA. Ownership of the real property, locks, bridges, buildings and other fixtures was transferred to the Government of Canada on wind-up of SLSA.

On wind-up of SLSA, a trust was created to fund the accumulated entitlement of the Seaway employees who were to be transferred to the Corporation, in respect of their vested termination benefits, known as The Employee Termination Benefits Trust.

Furthermore, on wind-up of SLSA, the surplus funds of the Corporation were transferred to a second trust created for the purpose of funding future deficits arising from the operation and maintenance of the Seaway. Transfers of funds to the Corporation to cover operating deficits and capital assets acquisitions as they occur will be accounted for as revenue in the statement of revenue and expenses.

The Corporation is the Trustee for both of these trusts.

The Corporation is exempt from income tax under section 149(1) (l) of the Income Tax Act.

2. Operating Agreement

The Corporation was mandated to manage, operate and maintain the Seaway in accordance with a Management, Operation and Maintenance Agreement, which requires the Corporation to negotiate five-year business plans throughout the term of the agreement with the Minister of Transport. The business plan includes anticipated revenues and operating costs and an "Asset Renewal Plan". The Corporation is mandated to charge tolls and other revenues to finance the operation and maintenance of the Seaway, and to recover from the Government of Canada such additional funds, to eliminate operating deficits when required, in accordance with the terms of agreement.

The above agreement also provides for the formation of a "Capital Committee" comprising two representatives of the Corporation and two representatives of the Crown who will review annual plans for the capital, maintenance and asset replacement requirements of the assets under administration of the Corporation. The Committee reviews the Asset Renewal Plan each year and determines if it is appropriate or whether any changes are warranted.

3. Corporation's Reserve Account

The Corporation is mandated under the Management, Operation and Maintenance Agreement to establish a notional reserve account. The account is increased in respect of recoveries of operating costs incurred by the Corporation, through government contribution, insurance or indemnity, as well as favourable variances in operating costs and asset renewal costs between those incurred in any year and the projected costs according to the business plan. The notional reserve is reduced by unfavourable variances in actual operating costs and other adjustments. A negative balance would require the Corporation to increase Commercial Tolls over and above preset percentage toll increase contemplated in the Agreement. The Corporation's notional reserve has a positive balance of \$19,842 in 2007 (2006 - \$17,801).

Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007
(\$000's)

4. Summary of Significant Accounting Policies

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles for not-for-profit organizations using the deferral method of accounting. A summary of significant accounting policies follows:

a) Revenue

Toll revenue and other service charges are recognized as revenue when earned.

b) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway. It includes spare parts which were transferred to the Corporation on October 1, 1998. Certain parts were transferred at nominal value. Supplies are recorded at average cost.

c) Capital assets

Capital assets of the Corporation consist of temporary structures, movable assets such as motor vehicles, small vessels employed in the operation of the Seaway and office furniture and equipment, including computers and related software. Such assets are capitalized if they have an initial cost of at least \$3 (three thousand dollars).

Additions are recorded at cost. The cost of assets sold, retired or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets.

The Corporation treats all major maintenance and refurbishment costs, as well as any additions to existing capital assets of the Seaway which were transferred to the Government of Canada on the wind-up of SLSA, (defined as "existing managed assets"), as asset renewal expenses.

d) Contributions related to capital assets

The deferral method of accounting for contributions related to capital assets is followed. Contributions are deferred and amortized as revenue in the year in which the related amortization for such assets is expensed.

e) Impairment of long-lived assets

Long-lived assets are tested for recoverability whenever events or changes in circumstances indicate that their carrying amount may not be recoverable. An impairment loss is recognized when their carrying value exceeds the total undiscounted cash flows expected from their use and eventual disposition. The amount of the impairment loss is determined as the excess of the carrying value of the asset over its fair value.

f) Employee termination benefits

Employees of the Corporation are entitled to specified benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. These benefits include accumulated sick leave and furlough leave which are payable upon termination of employment. Usually, the benefits correspond to the greater of a week's salary (two weeks for the first year of service) for each year of service, up to a maximum of 28 weeks or 75% of the balance of the employee's accumulated sick leave days. Employees are allowed 15 days of sick leave per year. The liability for benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

g) Pension plan

The Corporation has established its own defined benefit pension plan and employees were allowed the option of transferring their entitlement to the new plan or remaining with the Public Service Superannuation Plan. New employees, effective April 1, 1999, become members of the Corporation's pension plan.

h) Use of estimates

The preparation of financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosures of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting period. Actual results could differ from these estimates.

The estimated useful life of the capital assets and the assumptions of expected economic trends for the post employment benefits are the most significant items where estimates are used.

Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007.
(\$000's)

5. Due from Capital Fund Trust

The Corporation has an amount receivable from the Capital Fund Trust to cover specific Seaway support obligations such as the Corporation's deficits, net capital acquisitions and other short-term cash requirements in accordance with the Trust Agreement. No terms of repayment exist for this receivable.

Changes in the balance due from the Capital Fund Trust at March 31, were as follows:

	2007	2006
Net balance, beginning of year	\$ 23,452	\$ 27,011
Net set off of opening accounts receivable and accounts payable	(45)	28
Cash paid to (by) the Capital Fund Trust	7,412	(4,480)
Payment of previous year's deficit	(24,412)	(23,520)
Contribution receivable for capital acquisitions	1,411	1,656
Contribution receivable for operating expenses	19,478	22,757
Net balance, end of year	\$ 27,296	\$ 23,452

6. Capital Assets

	Annual Amortization Rate	2007 Cost	2007 Accumulated Amortization	2007 Net Book Value	2006 Net Book Value
Information technology systems	20%	\$ 12,817	\$ 11,348	\$ 1,469	\$ 1,404
Vehicles	10-20%	5,788	3,674	2,114	1,801
Floating equipment	2-20%	4,059	3,538	521	617
Machinery and office equipment	2-20%	4,012	2,338	1,674	1,604
Infrastructure equipment	2-20%	6,851	3,836	3,015	3,192
Assets under construction	-	5	-	5	613
		\$ 33,532	\$ 24,734	\$ 8,798	\$ 9,231

7. Due from Employee Termination Benefits Trust Fund

This amount represents the funds set aside for the accrued employee termination benefits liability of the Corporation which is represented by the net assets in the Employee Termination Benefits Trust Fund.

Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007

(\$000's)

8. Post Employment Benefits

The Corporation has defined benefit pension plans for employees and also provides post employment benefits, other than pension, including supplemental health and life insurance for retired employees. Information about the defined benefit plans and post employment benefits are as follows:

	2007		
	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Accrued benefit obligation			
Balance, beginning of year	\$ 166,072	\$ 872	\$ 44,557
Current service cost (employer)	7,328	44	1,375
Interest cost	8,603	46	2,270
Member contributions	1,686	-	-
Benefits paid	(3,796)	(25)	(1,811)
Actuarial (gain) loss	(13,124)	41	(1,615)
Balance, end of year	\$ 166,769	\$ 978	\$ 44,776
Plan assets			
Fair value, beginning of year	\$ 154,671	\$ 1,118	\$ 15,020
Return on plan assets	10,612	39	-
Corporation contribution	11,638	71	1,920
Investment experience gain	11,375	50	-
Member contributions	1,686	-	-
Benefits paid	(3,796)	(25)	(1,811)
Fair value, end of year	\$ 186,186	\$ 1,253	\$ 15,129
Funded status – plan surplus (deficit)	\$ 19,417	\$ 275	\$ (29,647)
Unamortized past service cost	808	-	-
Unamortized net actuarial (gain) loss	(6,798)	253	5,194
Accrued benefit asset (liability) recognized	\$ 13,427	\$ 528	\$ (24,453)

Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007

(\$000's)

8. Post Employment Benefits (Continued)

	2006		
	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Accrued benefit obligation			
Balance, beginning of year	\$ 130,883	\$ 704	\$ 38,900
Current service cost (employer)	5,669	36	1,166
Interest cost	8,004	44	2,320
Member contributions	1,715	—	—
Benefits paid	(2,335)	(22)	(1,724)
Actuarial loss	22,136	110	3,895
Balance, end of year	\$ 166,072	\$ 872	\$ 44,557
Plan assets			
Fair value, beginning of year	\$ 126,496	\$ 888	\$ 14,530
Return on plan assets	8,755	33	—
Corporation contribution	10,226	209	2,214
Investment experience gain	9,814	10	—
Member contributions	1,715	—	—
Benefits paid	(2,335)	(22)	(1,724)
Fair value, end of year	\$ 154,671	\$ 1,118	\$ 15,020
Funded status – plan surplus (deficit)	\$ (11,401)	\$ 246	\$ (29,537)
Unamortized past service cost	1,078	—	—
Unamortized net actuarial loss	17,883	292	7,358
Accrued benefit asset (liability) recognized	\$ 7,560	\$ 538	\$ (22,179)

Significant assumptions

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows:

(Weighted average assumptions as of January 1, 2006)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Discount rate	5.10%	5.10%	5.10%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	3.38%	0.00%
Rate of compensation increase	4.00%	4.00%	4.00%

Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007
(\$000's)

8. Post Employment Benefits (Continued)

(Weighted average assumptions as of January 1, 2005)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Discount rate	5.10%	5.10%	5.10%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	3.38%	0.00%
Rate of compensation increase	4.00%	4.00%	4.00%

For measurement purposes, a 9.11% health care cost trend rate was assumed for 2007 (2006 - 9.87%), decreasing gradually to 4.62% in 2016 and remaining at that level thereafter.

The expected rate of return on other benefits plan is 0% because the terms whereby the Employee Termination Benefits Trust Fund was established provide that all the income earned by the Trust Fund is to be transferred to the Capital Fund Trust.

9. Deferred Contributions Related to Capital Assets

Deferred contributions related to capital assets represent contributions from the Government of Canada for the acquisition of capital assets as per the Management, Operation and Maintenance Agreement and are amortized at the same rate as the capital assets they represent.

The deferred contributions balance for the year are composed of the following:

	2007	2006
Balance, beginning of year	\$ 7,615	\$ 7,370
Plus: Current year contributions for the acquisition of capital assets	1,410	1,656
Less: Amortization of assets acquired with deferred contributions	(1,474)	(1,411)
Balance, end of year	\$ 7,551	\$ 7,615

10. Equity of Canada

	2007	2006
Secured contribution of Canada	\$ 36,000	\$ 36,000
Contribution to the Capital Fund Trust	(24,000)	(24,000)
Surplus	4,237	644
	\$ 16,237	\$ 12,644

Upon transfer of certain assets of SLISA to the Corporation on October 1, 1998, the Corporation signed a general security agreement with the Government of Canada covering all the assets of the Corporation, evidenced by a limited recourse term promissory note with a face value of \$36,000. The note is payable without interest on the earlier of (a) March 31, 2018, and (b) the termination for any reason whatsoever, of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Recourse by the Government of Canada is limited to a) the collateral as defined in the general security agreement; and b) the Hypothecated Property (as defined in the Deed of Movable Hypothec between the Corporation and SLISA); and set off against the Purchase Price (as defined in the Option Agreement between the Corporation and Her Majesty).

Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007
(\$000's)

11. Contributions from the Capital Fund Trust

The Corporation is entitled to contributions from the Capital Fund Trust to fund the operating deficit and for capital asset acquisitions in accordance with the Operations and Management Agreement. The contribution towards operations is equal to the excess of expenses over revenue, increased by transaction costs related to the commercialization of the Seaway adjusted for the non-cash items for amortization, the undepreciated cost of capital assets disposed of, and the post retirement benefits variation.

	2007	2006
Excess of expenses over revenue before adjustments	\$ 15,866	\$ 19,411
Plus: Gain on disposal of assets	-	38
Amortization of deferred contributions related to capital assets	1,474	1,411
Post retirement benefits	3,594	3,660
Special examination costs	388	-
Less: Proceeds from disposal of capital assets	(70)	(85)
Loss on disposal of capital assets	(121)	-
Amortization of capital assets	(1,653)	(1,678)
Contribution from Capital Fund Trust for operating expenses	\$ 19,478	\$ 22,757
Contribution from Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets	\$ 1,411	\$ 1,656

12. Commitments

As at March 31, 2007, contractual commitments for capital and other expenditures amounted to \$2,399 (2006 - \$2,962).

13. Contingencies

The Corporation, in the normal course of business, experiences claims for a variety of reasons. Claims outstanding at March 31, 2007 totalling \$750 (2006 - \$25,523) have not been provided for in the accounts. Management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Corporation. Claims relating to operation and maintenance of the Seaway incurred by SLSA prior to October 1, 1998 became the obligation of Transport Canada.

Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007

14. Directors' and Officers' Remuneration

The remuneration earned by the directors and officers, in actual dollars, was as follows:

a) Directors' remuneration comprises a fixed fee and a per diem based on attendance at meetings of the Board and its committees.

Name	Appointment Date	Committee and position		Remuneration in 2006/2007
Guy C. Véronneau (*)	August 2006	Board	Chair	\$ 30,900
	February 2005	Ad Hoc Tolls	Member	
	August 2006	Human Resources	Member	
	August 2006	Governance	Member	
Peter G. Cathcart	October 2004	Board	Director	23,200
	August 2006	Governance	Chair	
W. Nick Fox	January 2002	Board	Director	25,000
	August 2004	Asset Renewal	Chair	
	February 2005	Ad Hoc Tolls	Member	
	August 2006	Human Resources	Member	
Richard Gaudreau	February 2005	Board	Director	25,400
	February 2005	Governance	Member	
	February 2005	Audit	Member	
Paul A. Gourdeau	August 2006	Board	Member	15,600
	August 2006	Asset Renewal	Member	
	August 2006	Ad Hoc Tolls	Member	
William Keays	November 2004	Board	Director	26,200
	February 2005	Audit	Chair	
	August 2006	Asset Renewal	Member	
Ian MacGregor	November 2006	Board	Member	7,400
	November 2006	Audit	Member	
	November 2006	Ad Hoc Tolls	Member	
David F. Mothersill	January 2006	Board	Director	25,630
	January 2006	Ad Hoc Tolls	Member	
	August 2006	Human Resources	Chair	
Georges H. Robichon (**)	July 1998	Board	Director	9,900
	November 1998	Governance	Chair	
	February 2005	Ad Hoc Tolls	Member	
J. Douglas Smith (***)	August 2004	Board	Chair	21,550
	August 2004	Governance	Member	
	February 2005	Ad Hoc Tolls	Member	
	December 2005	Human Resources	Chair	
				\$ 210,780

(*) Board Member since August 2004

(**) Term completed August 2006

(***) Term completed November 2006

b) Remuneration paid for the five (5) officers, as employees of the Corporation, was \$947,391.

2006/2007 | RAPPORT ANNUEL

[développement durable]



Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent



Ports partenaires de l'Autoroute H₂O

Écluses / Ecluses



n 2006, le trafic a augmenté

sensiblement sur

la Voie maritime.

Cette saison a été la plus achalandée du siècle, aux plans tant des marchandises transportées que du nombre de transits de navires. Elle a aussi été la saison de navigation la

plus longue de tous les temps, dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) aussi bien que sur le canal Welland. Les principaux facteurs qui ont influé sur le trafic de la Voie maritime sont la vigueur de l'activité économique (qui a influencé les transports maritimes partout au monde) et les bons résultats des récoltes agricoles en Amérique du Nord.

Le trafic a augmenté de 13,8 p. 100 ou 4,3 millions de tonnes dans la section MLO en 2006 et de 9,6 p. 100 ou 3,27 millions de tonnes dans le canal Welland. Il s'est ainsi élevé à 35,57 millions de tonnes dans la section MLO et à 37,42 millions de tonnes dans le canal Welland. Le trafic combiné de la Voie maritime a atteint 47,16 millions de tonnes en 2006, soit 8,9 p. 100 de plus que les 43,3 millions de tonnes de 2005. L'augmentation des importations d'acier ainsi que des péages et du trafic a influé sur les recettes en 2006. Les recettes combinées ont augmenté de 15 p. 100, à 80,6 millions de dollars.

Après une récolte moyenne en 2005, on prévoyait que les transports de céréales canadiennes seraient semblables en 2006 à ce qu'ils avaient été l'année précédente dans la section MLO, et qu'ils augmenteraient un peu dans le canal Welland. Cependant, de solides récoltes au Canada et aux États-Unis ont entraîné une forte augmentation

des expéditions : 26,3 p. 100 ou 1,49 million de tonnes de plus dans la section MLO et 20,4 p. 100 ou 1,08 million de tonnes de plus dans le canal Welland.

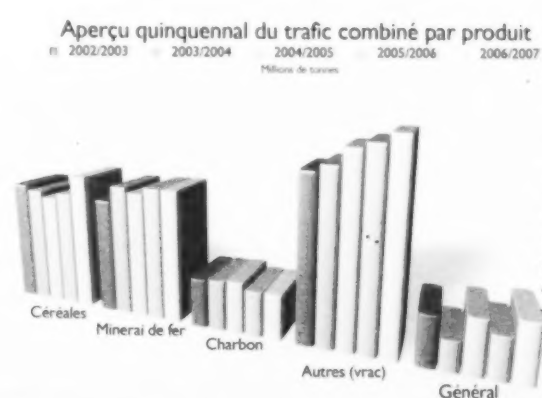
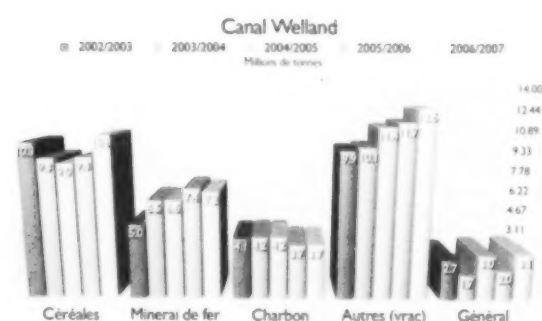
La récolte avait été moyenne aux États-Unis il y a un an et de mauvaises conditions ont causé une certaine détérioration dans quelques régions du pays cette année. Malgré tout, le trafic de céréales américaines a été excellent en 2006, augmentant de 8,5 p. 100 ou 328 000 tonnes dans la section MLO et de 6,8 p. 100 ou 278 000 tonnes dans le canal Welland.

Les expéditions de minerai de fer ont augmenté de 6,6 p. 100 ou 596 000 tonnes dans la section MLO en 2006, mais diminué de 2,7 p. 100 ou 200 000 tonnes dans le canal Welland. Les facteurs qui sous-tendent ces résultats sont la demande en hausse de produits d'acier qui a fait grimper les prix du minerai de fer, et le faible niveau des réserves.

On prévoyait que les expéditions de charbon diminueraient en 2006 dans la section MLO et dans le canal Welland, mais les résultats ont été légèrement supérieurs aux attentes. Les expéditions ont baissé de 5,9 p. 100 ou 43 000 tonnes dans la section MLO, mais augmenté de 0,6 p. 100 ou 21 000 tonnes dans le canal Welland. Les transports destinés à Belledune se sont poursuivis dans la section MLO, et la demande d'acier a soutenu le trafic à destination de Hamilton.

D'autres produits de base en vrac ont augmenté dans les sections MLO et canal Welland. En raison de la plus grande demande dans les industries de l'acier et de la construction, les mouvements ont augmenté en 2006 de 7,2 p. 100 ou 632 000 tonnes dans la section MLO et de 7,7 p. 100 ou 901 000 tonnes dans le canal Welland. Parmi les produits en hausse figurent le coke et le pétrole ; d'autres ont baissé, comme le ciment et la pierre.

Données sur le trafic en 2006



[La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent]

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), qui a remplacé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, est une société sans but lucratif créée en 1998 par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. Conformément aux dispositions de la Loi maritime du Canada, la CGVMSL gère et exploite les installations canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent au nom du gouvernement fédéral, en vertu d'un accord à long terme conclu avec Transports Canada.

► **Notre mission :** Nous faisons transiter les navires économiquement, efficacement et de façon responsable envers l'environnement, dans un réseau de voies navigables sûres et fiables, pour le bénéfice de tous nos groupes d'intérêts aujourd'hui et pour l'avenir.

► **Notre vision :** La CGVMSL et ses partenaires : le réseau de transports de choix.

- Avec le passage des navires comme service de base, la Corporation a développé ses affaires par la diversification dans des activités maritimes connexes et en tirant profit d'autres occasions d'affaires.
- Notre personnel hautement qualifié offre un service impeccable à la clientèle avec, à l'appui, une technologie de pointe qui facilite le passage des navires à travers le réseau navigable dans son entier.
- Notre entreprise alerte et efficace se compose d'employés versatiles, motivés et responsabilisés de manière à pouvoir prendre part à sa réussite, dans un environnement favorable à l'apprentissage et au développement continus.

► **Nos valeurs :** Respect, Ouverture, Intégrité, Innovation

La Voie maritime est une composante essentielle de l'infrastructure des transports d'Amérique du Nord et un lien vital entre l'industrie et le monde entier. Elle permet de déplacer des cargaisons de matières premières autant que de produits finis en provenance et à destination d'un vaste réseau de ports intérieurs et de marchés mondiaux. Elle le fait d'une façon responsable sur les plans social et environnemental.

La Voie maritime du Saint-Laurent dessert les navires de charge, les navires de croisière et de nombreux autres types de navires grâce à une série d'écluses et de chenaux reliant Montréal au lac Érié et donnant accès à 3 700 km d'eaux navigables. La CGVMSL dispose des atouts suivants :

1. un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un excellent service à la clientèle;
2. un réseau fiable offrant une disponibilité constamment supérieure à 99 p. 100;
3. des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entrée, sans dédoublement;
4. la capacité de recevoir de grands navires faisant jusqu'à 225,5 m de longueur hors tout et 23,8 m de largeur, avec un tirant d'eau de 8,08 m;
5. la certification ISO 9001:2000 pour l'inspection des navires, le contrôle du trafic et les services d'éclusage;
6. une gestion du trafic de haute qualité recourant à l'identification automatique des navires et au suivi en temps réel;
7. un excellent dossier en matière de sécurité;
8. un site Web binational qui est la source d'information la plus complète sur la Voie maritime et les Grands Lacs, avec des données en temps réel sur la navigation et des liens à des sites gouvernementaux et commerciaux sur les transports maritimes.

Vos commentaires sont toujours appréciés. Ils peuvent être adressés à :

Siège social

202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7
(613) 932-5170

Région Maisonneuve

151, rue de l'Écluse
Saint-Lambert (Québec)
J4R 2V6
(450) 672-4110

Région Niagara

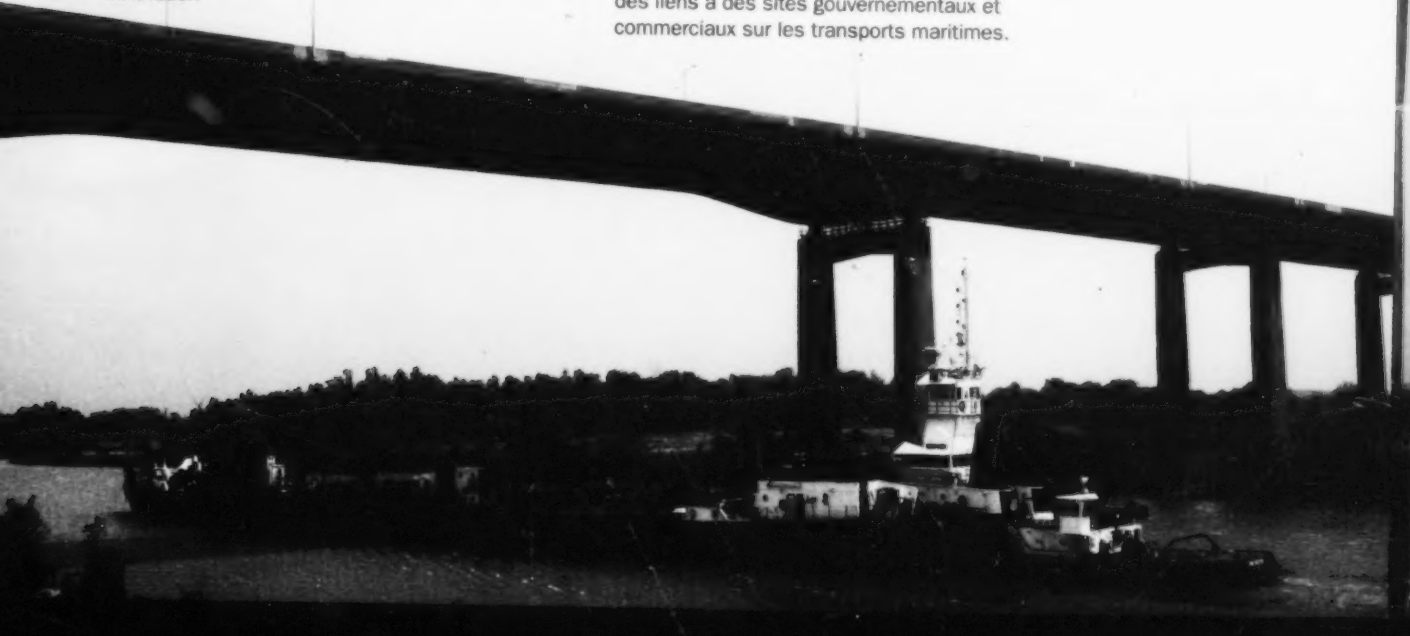
508, avenue Glendale
St. Catharines (Ontario)
L2R 6V8
(905) 688-6462

Marketing@seaway.ca

www.greatlakes-seaway.com

www.hwyl26.com

Commentaires



[Préparer aujourd'hui un avenir durable]

Le grand défi que la CGVMSL doit relever aujourd'hui est de se préparer en vue de l'avenir. Pour assurer la durabilité future, nous devons continuer de coopérer avec nos interlocuteurs et nos employés afin d'améliorer nos services et augmenter la sensibilisation générale aux avantages des transports maritimes. La CGVMSL prend les moyens pour relever le défi et a concentré ses efforts sur cinq éléments clés au cours de l'année écoulée.

Développer nos activités

Préparer aujourd'hui un avenir durable signifie d'attirer de nouvelles marchandises et de nouveaux clients tout en travaillant de façon à conserver nos marchandises actuelles. Il s'agit non seulement de demeurer à la pointe de la concurrence, mais aussi d'offrir une option écologique par rapport aux autres modes de transport. La CGVMSL, grâce à ses initiatives Autoroute H₂O, a créé une présence internationale en formant des alliances au cours des quelques dernières années.

Innover pour améliorer le service dans tout le réseau

Préparer aujourd'hui un avenir durable signifie de maximiser le potentiel du réseau actuel. La Voie maritime met à l'essai de nouvelles technologies qui amélioreront l'efficacité du réseau aussi bien que la sécurité de ses employés. Les activités suivantes s'inscrivent dans cette optique :

- la conversion des commandes mécaniques aux commandes hydrauliques de l'équipement du canal Welland;
- la mise à l'essai d'un nouveau dispositif d'autopositionnement utilisant la technologie du laser pour positionner le navire dans l'écluse de la Côte Sainte-Catherine;
- l'installation, au cours de l'hiver, d'un nouveau dispositif à l'écluse 8 de Niagara qui amarrera les navires dans le sas de l'écluse sans recourir à des lignes, soit un amarrage mains libres qui réduira les risques pour nos employés;
- la collaboration avec l'industrie pour la production de nouvelles cartes de navigation électroniques qui ont permis d'essayer un tirant d'eau majoré, soit de 8,15 m, pour les navires dotés de cette technologie.

Créer les conditions permettant la réussite de nos employés

Préparer aujourd'hui un avenir durable signifie d'avoir un effectif qui est compétent et disponible pour assurer le service à la clientèle et qui peut aussi se charger de tâches d'entretien. Le fait de réunir les fonctions des opérations et de l'entretien grâce à des travailleurs ayant les compétences voulues créera un effectif plus polyvalent. C'est dans cette optique que la CGVMSL a créé un nouveau programme de formation d'éclusier métier et offre maintenant ce programme aux employés actuels qui souhaitent détenir cette qualification ainsi qu'aux nouveaux employés des opérations. La mise en place de telles équipes techniques aux écluses assurera un service plus rapide aux utilisateurs du réseau.

Initiatives de l'Autoroute H₂O

Préparer aujourd'hui un avenir durable signifie de recruter de nouveaux membres pour l'Autoroute H₂O et de poursuivre des activités à l'échelle mondiale. La CGVMSL a organisé ou participé à de nombreuses activités internationales en vue d'assurer son avenir, y compris :

- une mission commerciale en Chine, où notre délégation a rencontré des autorités portuaires, des transporteurs, des expéditeurs et des fournisseurs de services logistiques, pour discuter des possibilités qu'offre le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent en tant que route vers le cœur de l'Amérique du Nord;
- deux ateliers à Calgary sur les cargaisons spéciales destinées à l'industrie pétrolière et gazière de l'Ouest canadien;
- une alliance de marketing entre l'Autoroute H₂O et le groupe de ports allemands Seaports of Niedersachsen. Ce partenariat fera la promotion d'un commerce accru entre l'Europe du Nord et le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent;
- notre deuxième conférence annuelle Autoroute H₂O, à l'automne 2006. Il y a été question de l'infrastructure portuaire, du rôle des terminaux intérieurs, de la conception et du financement des navires ainsi que des points forts du mode maritime;
- de nombreuses expositions et conférences sur les transports où le kiosque de l'Autoroute H₂O et la présence de ports partenaires ont servi à faire la promotion du réseau auprès de clients potentiels.

Responsabilité sociale de l'entreprise

Préparer aujourd'hui un avenir durable signifie de concentrer nos efforts internes et externes en fonction des trois éléments de la durabilité : écologie, économie et équité. Les réalisations suivantes ont été acquises en 2006 :

- mise à jour de notre énoncé de mission et de notre charte de responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) en vue de créer une politique de RSE qui prescrit une orientation et guide l'action;
- réalisation d'une étude d'évaluation des risques dans l'optique de la RSE qui permettra à notre comité de préparer un plan d'action;
- évaluer l'empreinte de gaz à effet de serre de notre centrale électrique. Nous aiderons à réduire les émissions de gaz à effet de serre de plus de 93 000 tonnes de dioxyde de carbone au cours des 10 prochaines années;
- établissement d'un inventaire de l'énergie et des gaz à effet de serre.



[Table des matières]

- 3 Message du président**
- 6 Engagement envers nos clients**
 - Optimisation du réseau
 - Sécurité sur la voie navigable
 - Développement des activités
- 14 Engagement envers nos employés**
 - Avancement professionnel et formation
 - Santé et sécurité au lieu de travail
 - Communications ouvertes
- 18 Engagement envers l'environnement**
 - RSE au quotidien
 - Conscience environnementale
- 22 Engagement envers nos collectivités**
 - Renforcement des relations
 - Appui aux programmes et au bien-être des collectivités
 - Implication communautaire
- 25 Régle**
- 27 Résumé financier**

« Cette année a été fructueuse pour la Corporation, pour le réseau de la Voie maritime et pour ceux qui profitent des activités liées aux transports maritimes. Les niveaux de trafic ont été solides; des augmentations ont été enregistrées dans tous les secteurs. »

[Message du président]



Ce rapport annuel marque la conclusion d'une nouvelle étape dans l'intégration de la responsabilité sociale des entreprises aux activités de la Corporation. Comme nous l'avons vu l'an dernier, nous nous dirigeons vers la production de rapports complets sur les aspects économiques, environnementaux et sociaux de nos activités afin de présenter un bilan global de la durabilité de l'organisation. Dans le présent rapport, vous trouverez des informations sur les répercussions de nos activités pour une vaste gamme de parties intéressées. Vous constaterez aussi le grand progrès que la Corporation a réalisé à tous égards, dans sa volonté de s'assurer un statut de calibre mondial.

La production de rapports survient après la planification et la réalisation d'activités, et il n'a pas manqué d'activités en 2006-2007.

Cette année a été fructueuse pour la Corporation, pour le réseau de la Voie maritime et pour ceux qui profitent des activités liées aux transports maritimes. Les niveaux de trafic ont été solides; des augmentations ont été enregistrées dans tous les secteurs. Le rendement du réseau a été exceptionnel : les retards ont été minimes et nous avons établi des records en ouvrant le réseau plus tôt que jamais et le maintenant ouvert plus longtemps.

Nous avons aussi œuvré en vue de concrétiser notre mission. La durabilité consiste à assurer notre présence future pour offrir les services essentiels à nos clients

directs et indirects, à mesure qu'ils développent l'activité économique dans nos collectivités et leurs environs. La durabilité réside non seulement dans la valeur que nous apportons à ces collectivités et à la société dans son ensemble, mais aussi dans la solution que nous offrons en vue de transporter du fret en créant la plus petite empreinte environnementale possible.

Dans notre contexte, la présence future exige d'entretenir et de réhabiliter un actif dont les éléments les plus jeunes auront bientôt 50 ans, et la partie la plus ancienne, le canal Welland, 75 ans! Depuis dix ans, nous avons mis en œuvre des systèmes de gestion de l'infrastructure qui garantissent que nous ferons le nécessaire. Ils prévoient des inspections, des évaluations et la surveillance de la condition de l'infrastructure, alimentant une base de données qui sert à déterminer les besoins et priorités en matière de réhabilitation. Nous pouvons ainsi parer aux pannes graves et maintenir l'excellente fiabilité du réseau.

En posant comme pierre angulaire une infrastructure fiable et le bon fonctionnement de l'équipement, nous savons très bien que les améliorations futures proviendront des gens qui travaillent pour la Corporation et de l'effet de levier que procure la technologie. Ces facteurs sont essentiels au succès de nos opérations, aussi bien aujourd'hui que dans l'avenir.

À l'interne, nous avons consenti un effort majeur afin de définir les « emplois de l'avenir », puis de commencer à déterminer les moyens de répondre aux exigences qui en découlent. Comme de nombreuses organisations, nous avons un grand défi à relever en raison de notre profil démographique et nous avons adopté une approche résolument proactive pour y faire face. Nous y voyons la possibilité, grâce à la technologie, de restructurer nos processus fondamentaux.

En 2006, nous avons intégré cette possibilité dans notre plan pour l'avenir. En combinant les meilleures technologies actuelles et futures et notre engagement à améliorer le service à la clientèle, nous avons défini les étapes à franchir pour éliminer les tâches manuelles de notre travail et nous avons commencé à former et engager des employés dotés de compétences techniques toujours plus grandes.

Nos projets de conversion à l'hydraulique préparent l'élimination d'une bonne part des lourdes tâches d'entretien exigées par l'équipement mécanique hérité d'une autre époque. Cette initiative a déjà commencé à rapporter en termes de facilité d'utilisation et de besoins d'entretien réduits. Notre mise en œuvre de la technologie dans les processus de base de l'éclusage des navires, avec l'autopositionnement et l'amarrage mains libres, supprimera maintenant la nécessité des efforts manuels associés aux processus actuels et éliminera les risques pour la sécurité qui y sont inhérents.

Cette année a aussi renforcé la justification de l'Autoroute H₂O : l'important est les avantages qui découlent d'une augmentation globale de l'utilisation du réseau Grands Lacs-Voie maritime, et les résultats qu'apportent la promotion et le marketing conjoints. Notre contribution se situe dans le leadership que nous assurons et dans l'impact direct que nous produisons en faisant en sorte qu'il est plus avantageux d'expédier par la Voie maritime. À preuve, nous avons attiré 530 000 tonnes de nouvelles marchandises dans le réseau, en partie grâce à nos péages incitatifs.

Le trafic global a été sensiblement meilleur en 2006 que les quelques dernières années, avec 47,2 millions de tonnes transportées, soit presque 4 millions de tonnes de plus qu'en 2005. L'amélioration a touché aussi bien les marchandises en vrac, les marchandises diverses et le fret général.

C'est un cliché de dire que « le monde est petit », mais c'est vrai, et d'ailleurs de plus en plus vrai dans le monde des transports. Vu la consolidation à l'échelle mondiale des entreprises de ressources et des grands transporteurs, il est essentiel que nous soyons proactifs dans la promotion de notre capacité de faire partie de la solution. En 2006, nous avons dirigé une mission commerciale en Chine afin de forger des liens avec ce qui est le centre manufacturier

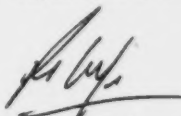
du monde, et nous avons renforcé notre engagement envers l'Europe en rehaussant notre présence et notre impact dans cet important marché.

En 2006, un changement est survenu à la haute direction de notre organisme partenaire lorsqu'un nouvel administrateur a été nommé à la SLSDC. Il en découle une occasion de réorienter et renforcer la nature binationale de notre réseau et d'œuvrer afin d'augmenter son utilisation et les avantages qui en résultent pour nos deux pays. Dans ce contexte, l'étude binationale sur les Grands Lacs et la Voie maritime a avancé et nous prévoyons qu'elle mènera à des décisions de financement et autres dans les mois à venir. Ce sera particulièrement important à la lumière des discussions sur les portes d'entrées et les corridors commerciaux.

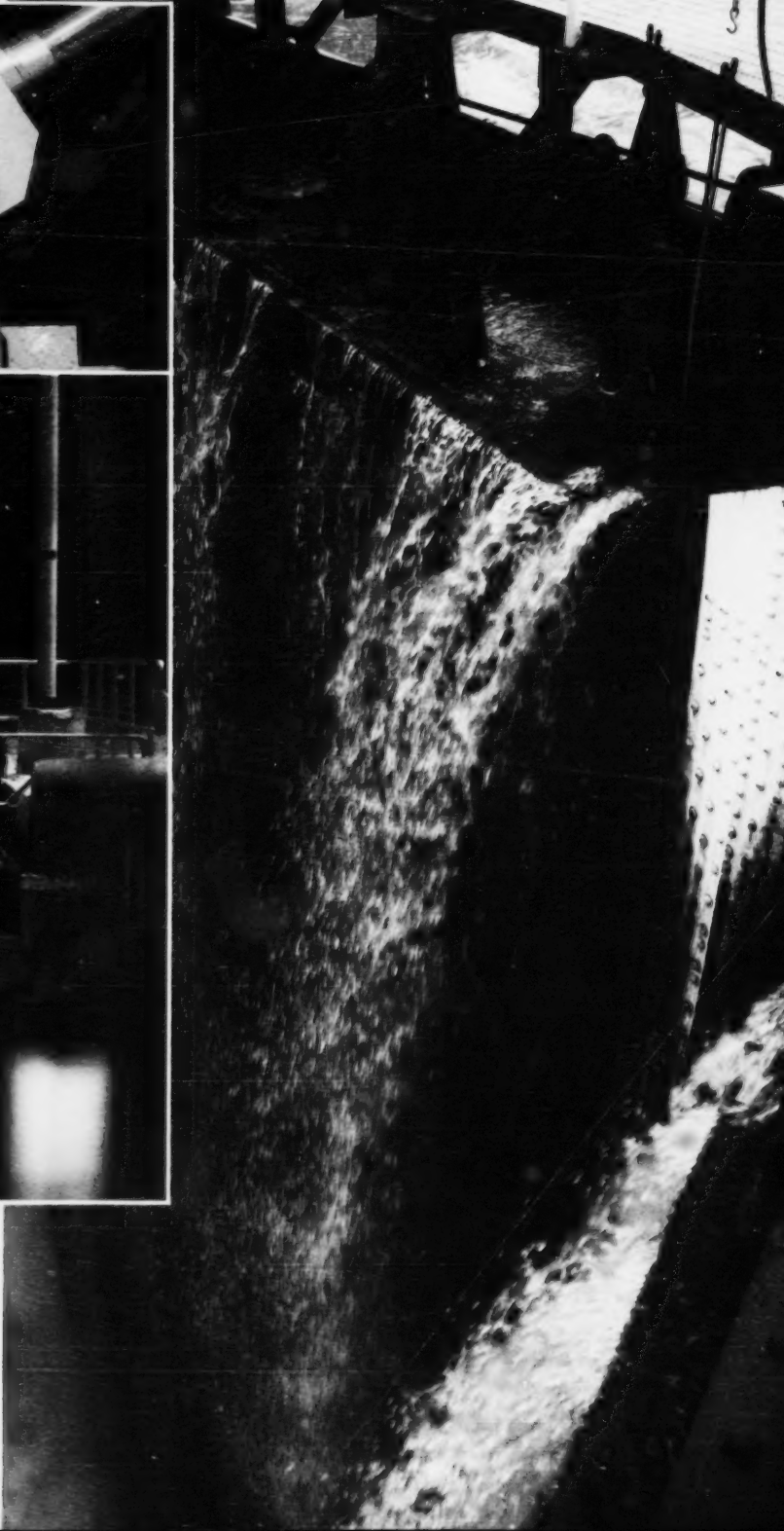
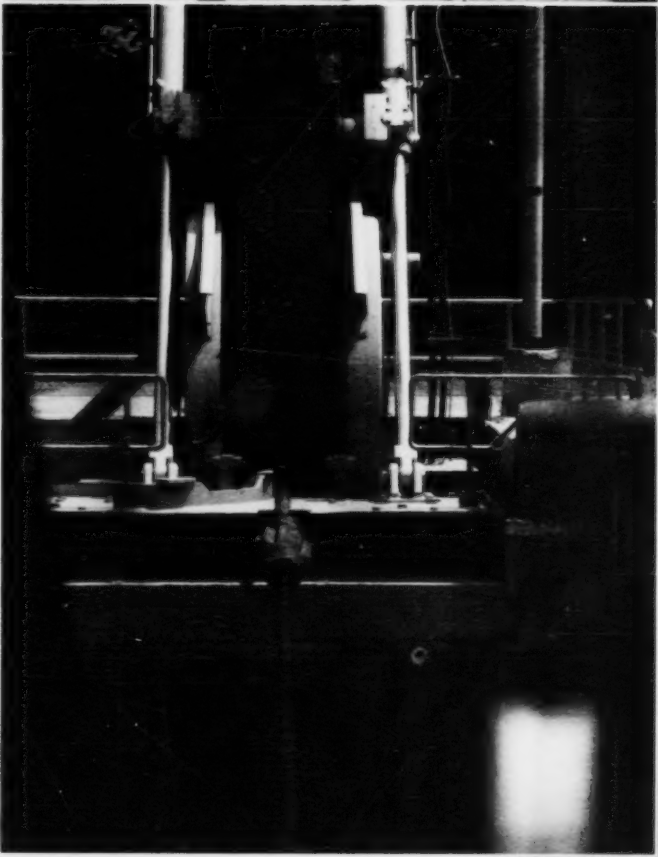
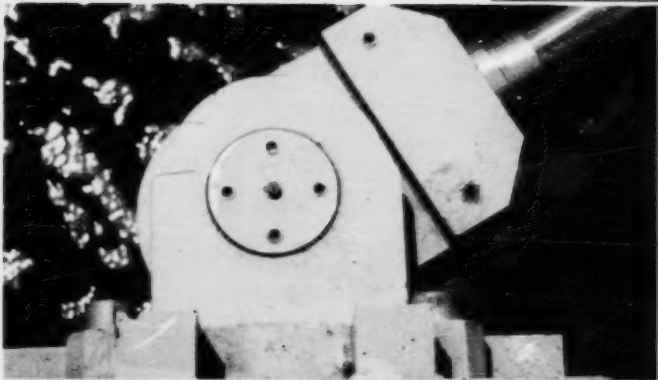
Nous sommes par ailleurs devenus beaucoup plus actifs dans les collectivités que nous desservons, à la fois en appuyant les gens avec lesquels nous partageons notre voie navigable et en répondant aux préoccupations de ceux que nous touchons lorsque nous servons nos clients. Nous avons aussi été beaucoup plus actifs au plan de l'environnement, en coopérant avec les Premières nations, en produisant une électricité propre et en réduisant notre empreinte environnementale.

Face à l'avenir, nos activités de 2006-2007 nous ont montré l'intérêt à combiner les meilleurs éléments de ce qui est ancien et ce qui est nouveau. Il nous incombe de préserver ce que nous avons créé en presque 50 ans d'activité de la Voie maritime, alors que nous nous efforçons d'assurer notre pertinence et de rehausser notre apport dans le monde d'aujourd'hui. Nous devons équilibrer nouvelles compétences et expérience acquise, et intégrer la nouvelle technologie à une infrastructure technique éprouvée. Nous devons le faire dans le monde d'action rapide qui est celui d'aujourd'hui, tout en respectant la nécessité de prendre des décisions sur la foi de faits établis grâce à de solides recherches.

J'espère qu'il vous sera agréable de lire ce rapport annuel de notre corporation. Nos employés, notre équipe de direction et notre conseil d'administration sont prêts à relever les défis que nous présente l'avenir, ils sont capables de le faire et ils y sont plus que disposés.



Richard Corfe



[Engagement envers nos clients]

La CGVMSL reconnaît le fait que ses clients comptent sur son réseau sûr et fiable comme moyen rentable de transporter leurs biens. En vue d'assurer un avenir durable où la Voie maritime du Saint-Laurent joue un rôle clé au sein du réseau nord-américain des transports, nous devons nous préparer à relever les défis qui nous attendent. Nous le ferons en optimisant notre réseau actuel et en adoptant de nouvelles technologies qui transformeront nos méthodes de travail. L'essentiel est de rehausser encore la fiabilité et la productivité déjà excellentes de la Voie maritime, et de rendre l'Autoroute H₂O plus compétitive pour les marchandises d'aujourd'hui et de demain.

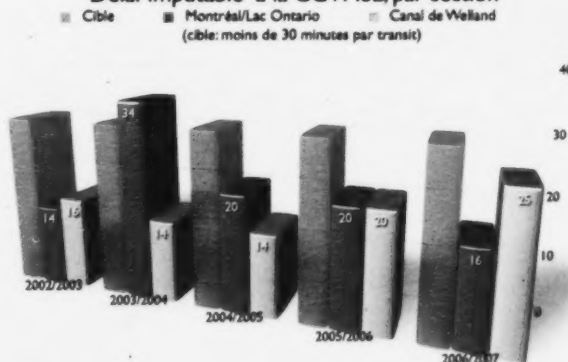
Optimisation du réseau

Fiabilité et disponibilité du réseau

Le fait de disposer d'un réseau fiable est la clé d'un avenir durable. Ce résultat est possible uniquement si nous maintenons des programmes d'entretien rigoureux et faisons minutieusement enquête sur toute défaillance. Nous sommes fiers de l'excellence de notre personnel. Les normes élevées qu'il applique à l'entretien de nos structures font en sorte qu'il soit possible d'assurer régulièrement un transit sûr des navires avec un minimum de retards.

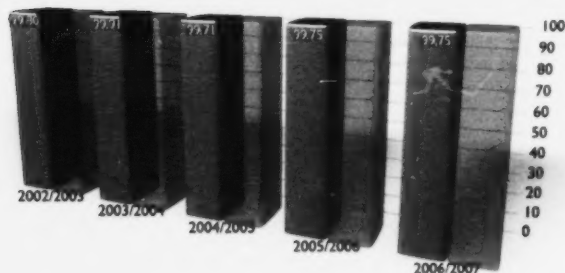
Durant la saison, nous avons enregistré une baisse globale des heures de retard pour cause d'entretien, ce qui a augmenté le temps de bon fonctionnement. Le réseau a été disponible 99,63 p. 100 du temps, soit plus que l'objectif de 99 p. 100 et le plus haut niveau des trois dernières années.

Delai imputable à la CGVMSL, par section



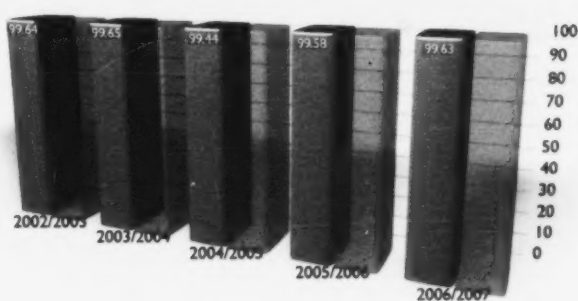
Fiabilité - Condition physique

■ Réel ■ Cible: 99,75%



Fiabilité - Disponibilité continue

■ Réel ■ Cible: 99%



« L'essentiel est de rehausser
encore la fiabilité et la
productivité déjà excellentes de
la Voie maritime, et de rendre
l'Autoroute H₂O plus compétitive
pour les marchandises
d'aujourd'hui et de demain. »



Optimisation du tirant d'eau et essais d'un tirant d'eau augmenté

Pendant la saison 2006, 27 p. 100 des navires de navigation intérieure remontants et 11 p. 100 des navires océaniques ont profité d'un tirant d'eau supérieur à 8,0 m dans la section MLO. Pour les passages descendants, les pourcentages étaient respectivement de 17 p. 100 et 19 p. 100. Dans le canal Welland, il y en a eu 10 p. 100 dans les deux cas pour les passages remontants et respectivement 21 p. 100 et 27 p. 100 pour les passages descendants des navires intérieurs et océaniques. En juillet 2006, la Voie maritime a annoncé qu'à la lumière des niveaux d'eau favorables, le tirant d'eau maximum admis était augmenté à 8,08 m pour tous les navires. Ce tirant d'eau maximum a été maintenu jusqu'à la fin de la saison de navigation. En repoussant ainsi les limites de notre réseau, nous permettons à nos clients de réaliser d'importantes économies du fait qu'ils puissent transporter davantage de marchandises au même coût. Cette mesure continue aussi de mettre en valeur les avantages du transport maritime comme mode de transport viable au plan environnemental parce qu'elle limite la quantité de gaz à effet de serre émis par tonne de marchandises transportée.

Toujours en 2006, la Voie maritime a appuyé des initiatives des clients et discuté des conditions et exigences qui permettraient d'augmenter encore le tirant d'eau. L'industrie a présenté son modèle 3D de la navigation. Après avoir défini des paramètres rigoureux, nous avons effectué quatre essais dans le canal de la Rive Sud, sur le lac Saint-Louis et aux écluses de Beauharnois avec des navires ayant un tirant d'eau de 8,15 m. Les résultats de ces essais menés sous des conditions contrôlées ont été encourageants. La Voie maritime a établi un plan d'action pour la poursuite de cette initiative dans les mêmes conditions au cours de la saison de la navigation 2007.

Nouveau centre des opérations

Après des travaux qui se sont déroulés tout l'hiver, la saison 2007 s'est ouverte avec une nouveauté dans la région Maisonneuve. La région possède maintenant un



nouveau centre des opérations axé sur la technologie et construit de façon à ménager l'espace nécessaire au développement et aux possibilités de croissance face aux besoins de demain. Une superficie accrue donne davantage d'espace pour profiter des nouvelles technologies que nous entendons adopter à l'avenir. Les bureaux des contrôleurs du trafic sont maintenant des postes de travail partageant un écran de 5 pieds par 28 pieds où se projette le trafic sur la Voie maritime ainsi que les images de nombreuses caméras de surveillance. Trois postes de travail supplémentaires ont été ajoutés pour l'avenir. Un d'eux est maintenant utilisé pour commander un pont à distance; les deux autres ont été programmés pour servir à commander à distance soit un pont, soit des opérations d'éclusement. Ces postes de travail partagent un autre écran projetant une vue du canal et des images de caméras vidéo.





Nouveau système d'auto-amarrage

La CGVMSL poursuit ses efforts en vue d'exploiter aujourd'hui la technologie de demain. Elle s'emploie ainsi, avec ses employés et une équipe spécialisée externe, à concrétiser la plus grande innovation dans la technologie d'amarrage des navires que l'on ait vu dans la Voie maritime depuis son ouverture en 1959. Un prototype d'un système d'amarrage mains libres a été installé à l'écluse 8 de la région Niagara au cours de l'hiver. Il comprend un grand panneau qui génère une succion à vide et qui saisit le navire, remplaçant les filins ou câbles traditionnels. Il s'agit d'une technologie éprouvée qui a été adaptée pour nos écluses. Une fois automatisé, le système pourrait réduire sensiblement le temps nécessaire à l'amarrage. En outre, il assurera un milieu de travail plus sûr pour le personnel de l'écluse autant que pour les équipages des navires.

« Le nouveau système d'amarrage mains libres que nous avons installé pourrait faciliter et accélérer radicalement l'amarrage et le largage d'un navire dans une écluse. »

*Michel Drolet, Vice-président
Région Niagara*



Le prototype sera mis en service peu après le début de la saison de navigation de 2007. Si le volet pilote se déroule comme prévu, nous entendons adopter l'amarrage mains libres dans tout le réseau.

Technologie de l'autopositionnement

En 2005, un prototype de système d'autopositionnement des navires a été créé et mis à l'essai à nos installations de la Côte Sainte-Cathérine. Cette année, le système a été raffiné et une version améliorée du lecteur laser a été mise à l'essai. Le système sera complété l'an prochain et deux versions de production seront installées – une dans chaque région.

Le système d'autopositionnement réduira la durée de l'éclusage pour nos clients puisque tout le personnel de l'écluse pourra plus rapidement s'occuper des opérations d'amarrage. Il prépare aussi le terrain, de concert avec le système d'auto-amarrage, pour l'éventuelle automatisation de l'éclusage dans un avenir pas si lointain.

Commande à distance du pont Saint-Louis-de-Gonzague

Depuis 1999, la Voie maritime recourt à la commande à distance des ponts afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité du canal. Après la conversion réussie des ponts de la région Niagara, nous avons entamé les travaux dans la région Maisonneuve. L'aspect le plus délicat de la commande à distance du pont Saint-Louis-de-Gonzague est l'éloignement du centre de contrôle du trafic par rapport au pont : plus de 80 km. Le pont, qui fait 920 m, est composé de 32 sections et d'une travée levante au centre permettant le passage des navires. Les contrôleurs du trafic disposent de huit caméras, y compris une qui utilise une nouvelle technologie de détection de la chaleur pour voir les navires ou autres embarcations dans le brouillard ou par mauvais temps. Des plans ont été établis pour convertir un autre pont du même secteur du canal de Beauharnois à la commande à distance.

Passage sans amarrage à Iroquois

L'optimisation de notre réseau prend différentes formes. Durant la saison de navigation 2006, plus de 280 éclusages ont été effectués à l'écluse d'Iroquois au moyen de la procédure sans amarrage. L'écluse d'Iroquois est la seule de la région Maisonneuve où cette procédure est possible parce qu'il y a une très faible différence entre les niveaux de l'eau aux deux extrémités de l'écluse. Un passage sans amarrage en est un où les navires ne sont pas amarrés; ils entrent dans l'écluse et la porte d'écluse de l'extrémité opposée est ouverte. Des données ont été recueillies sur chaque éclusage et utilisées pour raffiner la procédure et cerner les situations qui auraient besoin d'une attention supplémentaire – par exemple les cas où la différence de niveau d'eau entre les extrémités supérieure et inférieure est de 18 à 20 cm. Les procédures seront modifiées en conséquence. Des tests supplémentaires seront nécessaires pendant la saison de navigation 2007 lorsque les conditions le permettent, pour valider l'applicabilité des nouvelles procédures proposées.

Sécurité sur la voie navigable

Très peu d'accidents se produisent sur la Voie maritime. L'an dernier, il y a eu 2,8 accidents de navires par 1 000 transits, ce qui confirme que le transport maritime par la Voie maritime demeure un mode de transport très sûr. Les 17 accidents enregistrés varient de l'échouement au contact avec une structure. Aucun accident n'a causé de déversement ou autre problème environnemental.



Accident au pont Saint-Louis-de-Gonzague

Le 13 juin 2006, un navire remontant a dévié de son cap et heurté le pont Saint-Louis-de-Gonzague près de Valleyfield (Québec). On croit qu'une défaillance du dispositif de gouverne du navire a entraîné la perte de maîtrise du gouvernail. Personne n'a été blessé, et le navire a pu poursuivre sa route après une série d'inspections. Cependant, trois des travées fixes du pont ont subi des dommages structuraux.

La Voie maritime s'est chargée des réparations pour le compted'Hydro-Québec et de Transports Canada, qui sont les propriétaires du pont. La circulation routière sur le pont a été rétablie au début de décembre, après les réparations. Le pont fait partie d'une route majeure traversant le canal de Beauharnois et il est utilisé tous les jours par les gens et les commerçants des environs. Pour aider à atténuer les effets de sa mise hors service pendant l'été, la Voie maritime a aidé à financer un « autobus de la culture », pour transporter par un autre parcours les résidents des deux rives du canal aux diverses activités communautaires de la municipalité.



Démontage d'une porte de l'écluse 3 à Beauharnois

Les 13 et 14 juin, avec l'aide du VM/S Hercules, la porte 4 de l'écluse 3 (Beauharnois) a été démontée de son enclave.

Enlever, transporter et déposer une porte d'écluse de cette dimension (40 pi de largeur par 82 pi de longueur, et environ 280 tonnes anglaises) est toujours une opération délicate exigeant une planification soignée et une grande précision ainsi qu'une exécution exempte d'erreurs. Dans le cas présent, elle s'est déroulée sans incident et en produisant un effet minimum sur la navigation.

Il était devenu nécessaire d'enlever la porte pour y apporter des réparations lorsque le personnel a constaté durant une inspection que des blocs d'acier (blocs contacts) de chaque côté de la porte s'étaient détachés. Le personnel de la région Maisonneuve a profité de l'occasion pour effectuer un exercice d'entraînement avec le VM/S Hercules. La dernière fois qu'une porte d'écluse avait été démontée dans la région Maisonneuve remontait à 1989, sur la Rive Sud; cela ne s'était pas fait à Beauharnois depuis 1983.

Exercices et simulations de mesures d'urgence

Le meilleur moyen de se préparer à une urgence est de prévoir l'inattendu. En 2006, la Voie maritime du Saint-Laurent a procédé à une série d'urgences simulées.

- En août, un exercice d'alerte à la bombe a été organisé, uniquement à l'intention du personnel de la Voie maritime, à l'écluse 4 du canal Welland. L'objectif consistait à valider et évaluer notre capacité à respecter les protocoles existants.
- En septembre, un exercice de sécurité à pleine échelle a été organisé. Y ont participé les services de pompiers, de police et d'ambulance locaux ainsi que du personnel de Transports Canada et d'une entreprise de navigation. Cet exercice complexe a permis d'exécuter notre plan de mesures d'urgence et de mettre à l'œuvre notre centre de contrôle des opérations d'urgence. Il a renforcé notre capacité à coordonner une intervention rapide et efficace de concert avec d'autres autorités.
- À la fin d'octobre, un exercice théorique a simulé un déversement d'hydrocarbures dans le port de Port Colborne. Il a permis de mieux comprendre le rôle de l'organisme responsable dans une telle crise.

Grâce à ces urgences simulées, la Voie maritime peut repérer et rectifier les éventuelles faiblesses dans ses plans de mesures d'urgence avant que survienne une catastrophe réelle. Ces exercices ont été menés dans la région Niagara. Il y a eu des exercices semblables dans la région Maisonneuve, y compris une alerte à la bombe et un attentat terroriste à Beauharnois, auxquelles les autorités locales ont participé. Il y a également eu la simulation d'une alerte de sûreté (MARSEC) qui a permis à toutes les structures du canal d'élever son niveau de sûreté.

Plan d'urgence en cas de pandémie

Les urgences peuvent prendre de nombreuses formes. Il est possible en cas de pandémie que seulement la moitié de nos employés puissent travailler. La Voie maritime a donc préparé cette année un plan de mesures en cas de pandémie, de sorte que les opérations ne soient pas interrompues.



Développement des activités

La meilleure saison du siècle

Les résultats ont été compilés : la saison 2006 a été la saison la plus occupée depuis l'avènement du 21^e siècle, à la fois pour les marchandises transportées et pour le nombre de transits de navires. Nous avons aussi enregistré la saison la plus longue de tous les temps dans les deux sections de la voie navigable (285 jours dans la région Niagara et 283 jours dans la région Maisonneuve). Les recettes ont augmenté en conséquence du trafic accru et de la saison plus longue.

Nombre de transits durant la saison 2006



Programme de péages incitatifs pour les nouvelles marchandises

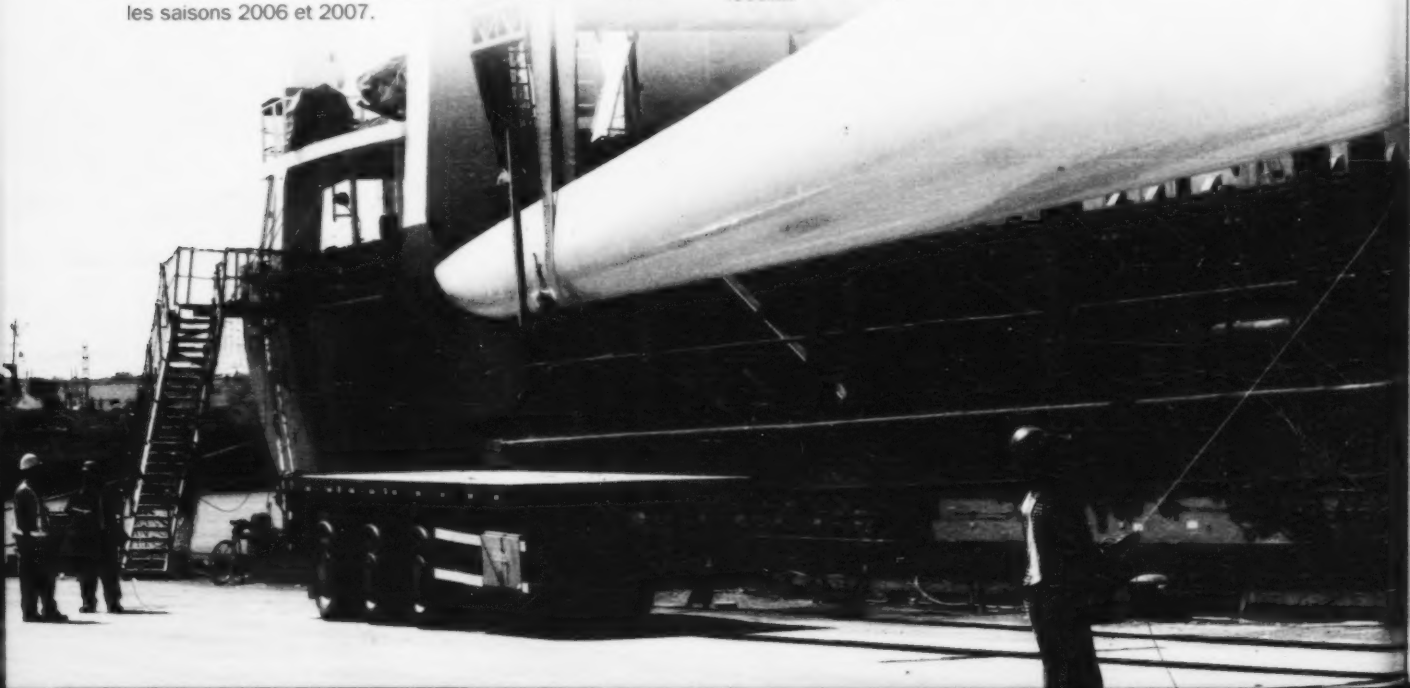
Le programme de tarifs incitatifs pour les nouvelles marchandises, lancé en 2005, a été poursuivi cette année. Il a d'ailleurs été élargi pour viser aussi le nouveau trafic dans la section MLO. Les nouvelles marchandises de la Voie maritime demeurent admissibles au programme pour les saisons 2006 et 2007.

Lors de la saison 2006, il y a eu une augmentation de plus de 125 p. 100 des nouvelles marchandises transportées dans le réseau en 2006, à 539 963 tonnes. Ce programme a aussi engendré des recettes additionnelles de 1,26 million de dollars. Les principaux produits ayant bénéficié du programme sont l'aluminium, le sucre, le toluène, la fluorine, les pièces d'éolienne, les rebuts de classe B, les fèves de cacao, le gypse synthétique et l'acide sulfurique.

Mission commerciale en Chine

Pour assurer notre durabilité, nous devons nous assurer que de nouvelles marchandises transitent dans notre système. C'est pour cette raison que la semaine du 21 au 29 avril 2009, la CGVMSL et la St. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) a dirigé une délégation de 20 représentants du milieu du commerce et des entreprises maritimes du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent qui s'est rendue à Pékin, Shanghai, Hong Kong et Shenzhen (Chine). Le but consistait à faire mieux connaître le réseau; à sensibiliser armateurs, exploitants, constructeurs et financiers du secteur maritime aux avantages du réseau; et à convaincre ces professionnels de l'industrie maritime de profiter des débouchés qui s'offrent dans l'ensemble du réseau. La délégation a consacré la semaine à présenter à des dirigeants du secteur maritime chinois des exposés sur notre dossier exceptionnel en matière de sécurité, d'efficacité et de fiabilité, sur nos plus récentes améliorations opérationnelles et techniques, sur les incitatifs pour les nouvelles marchandises et sur la campagne de marketing de l'Autoroute H₂O.

La CGVMSL a profité de son séjour en Chine pour signer un accord d'amitié avec le port de Shanghai et un mémoire de coopération avec le ministère des Communications à Pékin. À la suite de cette mission, la CGVMSL a accueilli plusieurs délégations chinoises dans la région Niagara et dans la région Maisonneuve. Les délégués voulaient se renseigner sur la gestion, le fonctionnement et l'entretien de notre réseau.



Conférences et ateliers Autoroute H₂O

Sous la bannière de l'Autoroute H₂O, la CGVMSL a organisé un certain nombre d'ateliers et de conférences au cours de l'année. Des intervenants se sont ainsi réunis pour discuter des possibilités et des défis associés au transport de marchandises dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Parmi les séances figuraient un atelier « guichet unique » sur la façon de rendre le réseau plus efficace et plus facile d'utilisation ainsi qu'un atelier sur les cargaisons spéciales destinées à l'industrie pétrolière et gazière de l'Alberta.

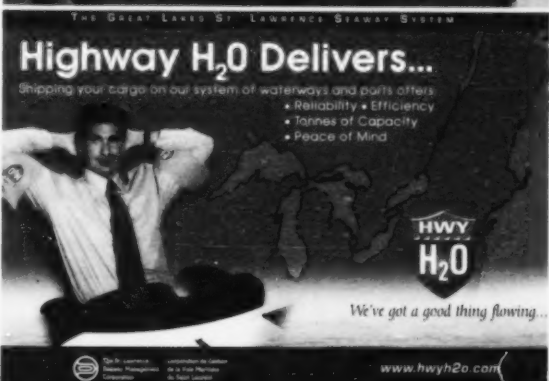
La conférence Autoroute H₂O est un événement très en vue qui encourage les acteurs de l'industrie à jeter un nouveau regard sur les problèmes auxquels ils sont confrontés et à découvrir les possibilités du réseau. Faisant suite au succès de la conférence 2005, celle de 2006 a adopté une perspective plus pratique et technique sur les domaines essentiels au succès du transport maritime à courte distance dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. La conférence comportait quatre volets : infrastructure portuaire; rôle du terminal intérieur; financement et conception des navires; et valeur ajoutée par le mode maritime. Un éventail de conférenciers a participé au programme, depuis le représentant d'un terminal moderne tout temps aux Pays-Bas jusqu'à l'exploitant d'un ensemble remorqueur-chaland dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Promotion et sensibilisation

Au cours de la dernière année, le regroupement Autoroute H₂O a accueilli 16 nouveaux membres représentant une vaste gamme d'intérêts du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Diverses entreprises et organisations, depuis des exploitants de terminaux jusqu'à des municipalités souhaitant profiter des possibilités dans le secteur du transport, ont reconnu les avantages d'une affiliation à l'Autoroute H₂O. Le recrutement de membres est un volet clé pour le développement et l'essor du programme Autoroute H₂O, et la CGVMSL compte bien progresser encore sur ce plan en 2007.

La CGVMSL a continué de soutenir la notoriété de l'Autoroute H₂O et l'intérêt à son endroit grâce à des campagnes de publicité innovatrices. La publicité « water wings » présente le message de l'Autoroute H₂O mettant de l'avant la fiabilité, l'efficacité et la disponibilité aux expéditeurs. Une mini-campagne comprenant des annonces dans les médias imprimés et à la radio a augmenté la sensibilisation des expéditeurs et des professionnels de la logistique immédiatement avant l'ouverture de la Voie maritime en mars.

Tout au long de l'année, la CGVMSL entreprend diverses initiatives de promotion du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent auprès des expéditeurs et du public. En 2006, une campagne « conteneur voyageur » a été lancée sous le thème Autoroute H₂O pour stimuler les expéditions par conteneur sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Le conteneur voyageur a traversé le réseau à bord de divers navires, suscitant chez les médias un intérêt positif envers la marque Autoroute H₂O. Il a démontré comment les conteneurs peuvent être transportés rapidement par la Voie maritime, en plus de souligner l'efficacité et la fiabilité du réseau.



[Engagement envers nos employés]

À la Voie maritime, les employés comptent. Un de nos objectifs stratégiques consiste à créer les conditions permettant à nos employés de réussir. Nous voulons que chaque employé de la Corporation dispose des compétences et des connaissances voulues pour pouvoir apporter une contribution positive à l'accomplissement de notre mission et à la réalisation de notre vision. Nous fournissons à nos employés un milieu de travail motivant et les bons outils pour progresser au sein de l'organisation. Nous veillons à assurer la santé et la sécurité du lieu de travail pour tous nos employés.

Avancement professionnel et formation

Se préparer aux emplois de l'avenir

À près que le comité « Emplois de l'avenir » a défini nos exigences futures en matière de compétences, un programme de formation technique a été créé pour mettre en place les nouveaux postes d'éclusiers-métiers. Ce nouveau poste d'« opérateur spécialiste » combine les tâches opérationnelles traditionnelles et des responsabilités en matière d'entretien. En étroite collaboration avec nos employés, nous avons facilité les changements en prenant les mesures suivantes :

- nous avons offert à nos employés la possibilité de participer à un programme complet de stages et d'entreprendre une formation technique et opérationnelle en vue d'acquérir les compétences et accréditations nécessaires aux postes d'éclusier métier – mécanique ou électrique, afin de satisfaire à nos besoins à long terme;
- nous avons engagé de nouveaux employés déjà qualifiés en tant qu'électriciens industriels ou mécaniciens industriels, que nous avons formés à l'amarrage des navires et à la commande de nos structures et ponts et que nous avons familiarisés avec nos technologies et notre infrastructure, afin de satisfaire à nos besoins à court terme.

Nous avons engagés pour l'entreprise, huit éclusiers-mécaniciens et six éclusiers-électriciens. Jusqu'à présent, tous les stagiaires ont été exposés aux aspects tant opérationnels que techniques du poste, en salle de classe et dans des activités de formation en cours d'emploi. Ils continueront de l'être jusqu'au terme de leur programme de stage en 2008. Des possibilités de formation pour devenir éclusier électricien ou mécanicien sont actuellement offertes aux employés de la région Niagara. La formation débutera à diverses dates en 2007 et se poursuivra pendant cinq à six ans pour chaque stagiaire, selon le cas.

Nous investissons lourdement dans la formation et le perfectionnement pour créer notre effectif de l'avenir. Afin d'assurer le succès, des ressources consacrées à la formation ont été désignées pour diriger les efforts dans les domaines suivants :

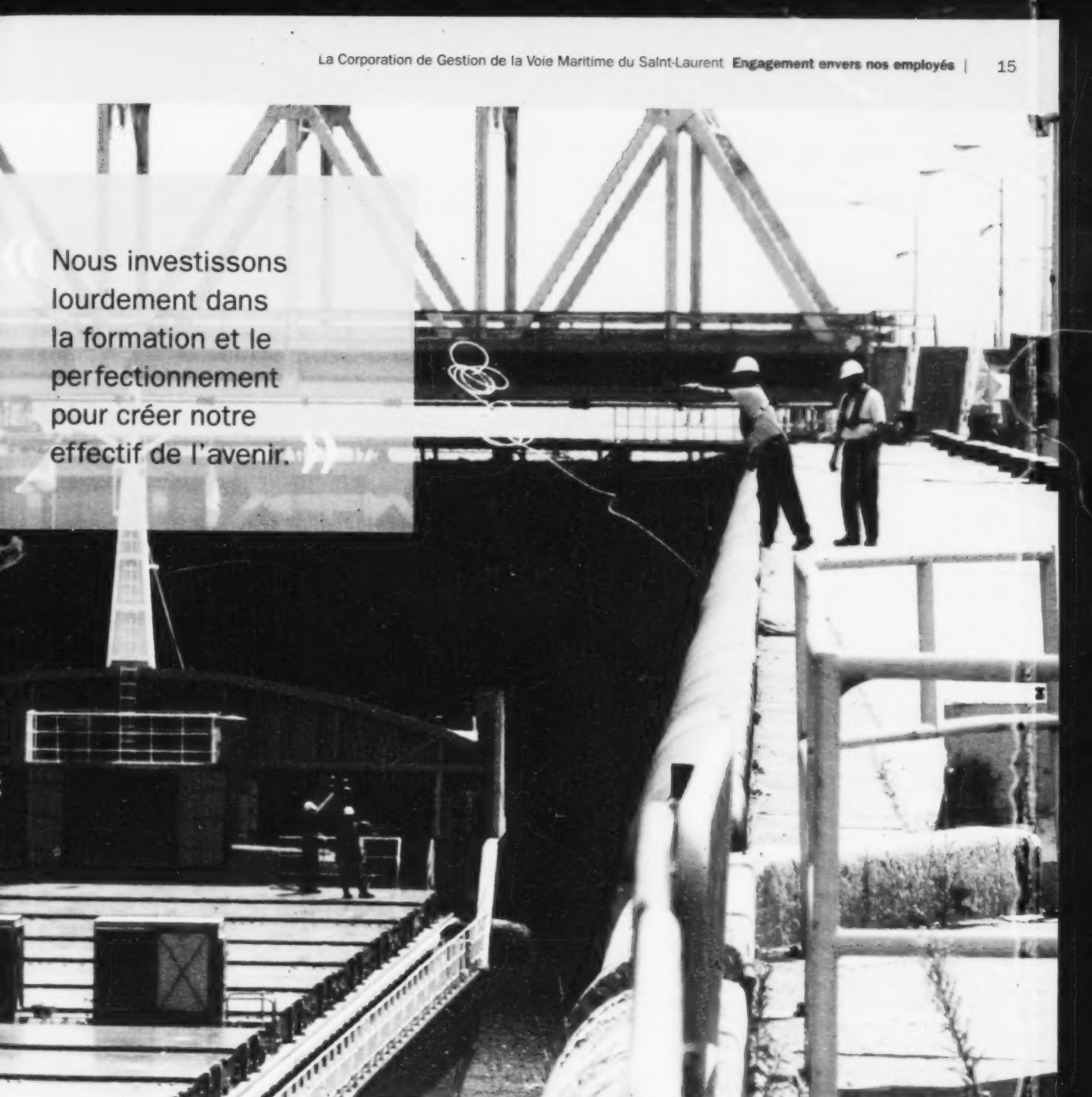
- élaborer et exécuter des programmes de formation pour l'ensemble de l'organisation, comme le programme de stage pour les éclusiers-métiers, la formation de contrôleur des structures ou des opérations, la formation technique connexe et autres activités de perfectionnement;
- aider la région à engager ou choisir les bonnes personnes en fonction du profil des emplois;
- aider les employés à se préparer aux exigences et possibilités futures;
- élaborer et mettre en œuvre des solutions efficaces en matière de formation.

En avançant dans la mise en œuvre de la stratégie des emplois de l'avenir, nous créons l'effectif de demain. Cet effectif diversifié est hautement technique et sera capable de régler les problèmes là où ils se produisent le plus souvent : aux écluses.

Nouvelle brochure et trousse d'orientation

Nous avons élaboré un programme d'orientation pour aider les nouveaux employés à se familiariser avec la CGVMSL. Les documents abordent notre mission, notre vision et nos valeurs ainsi que le rôle, les responsabilités et les conditions de travail du nouvel employé. Le programme prévoit par ailleurs la désignation d'un « compagnon » qui sera le mentor du nouvel employé pendant son intégration et un formateur qui l'aidera à acquérir une compréhension profonde du travail.

Nous avons préparé une nouvelle brochure de recrutement pour aider à attirer des candidats aux nombreuses possibilités d'emploi futures et pour faire la promotion de la Voie maritime auprès du public.



Nous investissons
lourdement dans
la formation et le
perfectionnement
pour créer notre
effectif de l'avenir.

Les services d'un groupe communautaire local qui aide à trouver de l'emploi pour des personnes handicapées mentalement ont été retenus pour assembler les quelque 1 000 exemplaires de la brochure.

Programme de bourses révisé pour les enfants des employés

Chacun a une responsabilité à assumer dans la formation de la prochaine génération. Pour sa part, la Voie maritime offre maintenant trois bourses de 2 000 \$ chacune par année d'études, à des étudiants inscrits à un programme

de premier ou deuxième cycle universitaire. La première bourse est octroyée à un étudiant en navigation maritime, technologie de la mécanique navale ou sciences environnementales, pour un maximum de quatre années consécutives ou jusqu'à l'obtention du premier diplôme. Les deux autres bourses sont destinées à des étudiants dans d'autres programmes universitaires et seront octroyées par région, soit une pour Maisonneuve/siège social et l'autre pour la région de Niagara.

Santé et sécurité au lieu de travail

La sécurité au travail

Chaque année, la politique de la CGVMSL en matière de santé et sécurité est examinée et approuvée par notre comité exécutif. Cette politique détermine les priorités en ce qui concerne la santé et la sécurité dans toute l'entreprise. En 2006, il y a eu 50 réunions des comités mixtes de santé et de sécurité, ce qui témoigne de la volonté de la CGVMSL et de ses employés d'assurer la sécurité au travail. À l'échelle d'Iroquois, on a maintenant passé 13 années consécutives sans blessures entraînant une perte de temps. Le nombre d'accidents demeure relativement bas. Notre « taux de fréquence » fut de 1.26 accidents par 100 années-personnes et le temps perdu en raison des blessures a diminué de façon importante passant de 30.83 jours perdus par 100 années-personnes en 2005 à 4.21 en 2006, soit la meilleure performance des quatre dernières années.

Programme de prévention des dangers au travail

À la suite de modifications au Code canadien du travail traitant des dangers au travail, la Voie maritime a évalué ses dangers au travail et dressé des listes pour chaque région afin d'informer les employés au sujet des aires de travail dangereuses et des moyens de se préparer en vue d'y travailler. Une réunion a été organisée avec chaque groupe d'employés qui peuvent être appelés à travailler dans un endroit dangereux. Les employés peuvent en tout temps trouver toute l'information voulue à ce sujet dans l'intranet.

Prix d'or et de bronze pour milieu de travail sain

Reconnaissant l'importance du mieux-être dans le milieu de travail, la CGVMSL a intégré un programme de mieux-être à l'environnement du travail. Reconnaissant les efforts fait par les employeurs, ces programmes permettent de répondre aux besoins et intérêts des employés en matière de mieux-être afin de développer et de maintenir de saines habitudes de vie.

Le comité du mieux-être de Niagara a reçu le prix d'or pour lieux de travail de Healthy Living Niagara, commandité par le Bureau de santé publique de la région de Niagara. Le siège social de Cornwall a reçu un prix de bronze à l'échelle de la région de l'Est ontarien.

Casse-croûte santé grâce au Collège Niagara

À l'automne 2006, le comité du mieux-être de la région Niagara a répondu au besoin, chez les employés, d'information sur les options et méthodes de cuisson santé. Sous la direction de Jorge Dominquez, chef de cuisine du programme des arts culinaires au Collège Niagara, les employés ont assisté à des démonstrations mensuelles

et préparé des repas. Les frais du cours ont pris la forme d'une bourse offerte par la Corporation à un étudiant en arts culinaires. Cette initiative à laquelle des employés de tous les services de la région ont participé a connu un grand succès.

Nouvelle cafétéria pour les employés à Brossard

Il importe à la Voie maritime de s'assurer que les employés disposent de lieux adéquats où manger et se reposer durant leur journée de travail. Lors de la transformation des ateliers à Brossard, un vestiaire pour femmes a été ajouté et la cafétéria a été rénovée. Celle-ci possède maintenant une cuisine moderne de style restaurant.

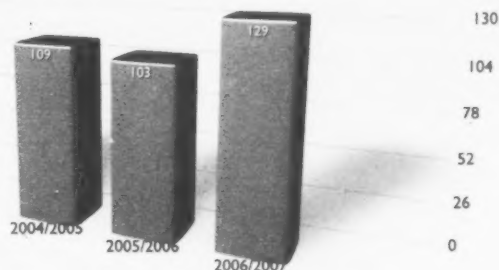
Programme de vaccination pour les employés

Nos comités du mieux-être aident les employés à améliorer leur santé. Pour une deuxième année consécutive, à la demande des comités de la région Maisonneuve et du siège social, un programme de vaccination contre la grippe a été offert aux employés. En 2006, 111 employés en ont profité, soit plus de deux fois autant que l'année précédente.

Un environnement de travail sain

Pour une deuxième année consécutive, la Voie maritime a offert le remboursement des frais d'inscription aux employés s'enregistrant à un programme d'activité physique. L'an dernier, 169 employés – 29 p. 100 du personnel – ont ainsi été remboursés. L'investissement total dans les activités de conditionnement physique a été de 27 785 \$, soit légèrement plus que l'année précédente. La Voie maritime offre aussi aux employés et aux membres de leur famille un programme d'aide visant des services précis ou confidentiels.

Programme d'aide aux employées
(nombre des demandes d'aide par année)





Communications ouvertes

Gestion du changement

Un avenir durable ne peut pas être assuré sans la participation d'un groupe extrêmement important : nos employés. Alors que la Voie maritime entame une période de grand changement avec l'adoption de nouvelles technologies, des stratégies de gestion du changement et des communications internes efficaces peuvent aider à créer les conditions voulues pour que nos gens réussissent.

En 2006, la Corporation a formé ses gestionnaires et la haute direction en techniques pratiques de gestion du changement, à l'appui de la transition à l'amarrage mains libres et du programme des emplois et des compétences de l'avenir. Un nouveau site intranet expliquant les deux initiatives a aussi été créé à l'appui du processus de changement.

Les technologies jouent un rôle important dans nos communications internes. C'est pourquoi le site intranet a été amélioré pour faciliter les communications internes. Une nouvelle page d'accueil présente aux employés de l'information sur les nouvelles et activités de l'organisation, et le contenu sur la santé, la sécurité et le mieux-être a été modernisé. De plus, de nouvelles rubriques ont été ajoutées, y compris des centres d'information à l'intention des nouveaux employés ou des employés envisageant le départ à la retraite. Les employés peuvent envoyer des commentaires ou poser des questions directement au

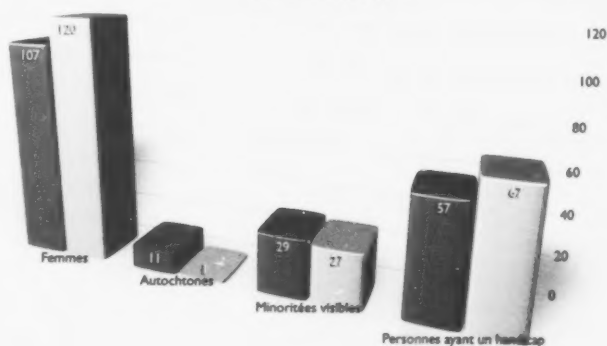
président grâce à la rubrique : Bureau du président. Des courants favorables, un communiqué diffusé chaque mois aux employés, souligne et célèbre les succès récents de la CGVMSL.

Équité en emploi

Nous continuons de progresser face aux objectifs d'embauche fixés par le programme d'équité en emploi de la Voie maritime. En 2006, nous avons surpassé nos objectifs internes quant au nombre de femmes qui travaillent aux structures opérationnelles et poursuivons activement nos démarches afin d'atteindre l'équité avec le marché du travail.

Équité en emploi

■ Nombre d'employés de la CGVMSL (nombre d'employés) ■ Disponibilité externe



[Engagement envers l'environnement]

La CGVMSL reconnaît qu'en tant qu'intendant de la Voie maritime du Saint-Laurent, elle gère une ressource partagée. Nous tenons à comprendre et réduire au minimum les répercussions des transports maritimes pour l'environnement. Comme nous détenons la clé de la porte des Grands Lacs, il nous incombe de veiller à ce que nos efforts en la matière soient exemplaires. Depuis l'utilisation de véhicules hybrides ou électriques jusqu'à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la protection des faucons pèlerins qui nichent dans nos structures, nous visons à être un modèle pour l'industrie.

RSE au quotidien

Dans la dernière année, la CGVMSL a consacré une grande part de son énergie à une nouvelle façon de fonctionner. La responsabilité sociale des entreprises (RSE) est un modèle de responsabilisation organisationnelle empreint d'une plus grande conscience sociale et écologique, qui s'insère graduellement dans notre quotidien. Nous avons pris les mesures suivantes pour intégrer la RSE à la conduite de nos activités :

- mise à jour de notre énoncé de mission et création de la charte de RSE. Nous avons maintenant une politique de RSE qui donnera à notre personnel des indications et des conseils pour faire suite aux engagements de la haute direction. Un responsable de la RSE est chargé de la mise en œuvre et de l'observation de cette initiative;
- réalisation d'une étude d'évaluation des risques dans l'optique de la RSE et présentation de recommandations pour la gestion des risques et l'intégration de la RSE. Le comité de la RSE a accepté le rapport et prépare un plan d'action visant à atténuer les principaux risques, à mieux mesurer les indicateurs et à intégrer les facteurs liés à la RSE aux pratiques de travail et à la prise de décisions;
- ralliement des parties intéressées. Il ne suffit pas d'affirmer que nous sommes responsables au plan social si nous ne consultons pas nos divers interlocuteurs. Nous devons mieux comprendre leurs besoins et en tenir compte dans nos décisions d'affaires. Le comité de la RSE recensera les interlocuteurs pertinents, établira une priorité entre eux et fournira à nos gestionnaires les outils nécessaires pour obtenir leur engagement;
- évaluation des émissions de gaz à effet de serre de notre centrale électrique. Notre contribution au réseau électrique ontarien aidera à réduire de plus de 93 000 tonnes de dioxyde de carbone les émissions de gaz à effet de serre au cours des dix prochaines années. Nous fixerons des cibles annuelles pour nous assurer de réaliser cet objectif, et nous ferons rapport sur notre succès.

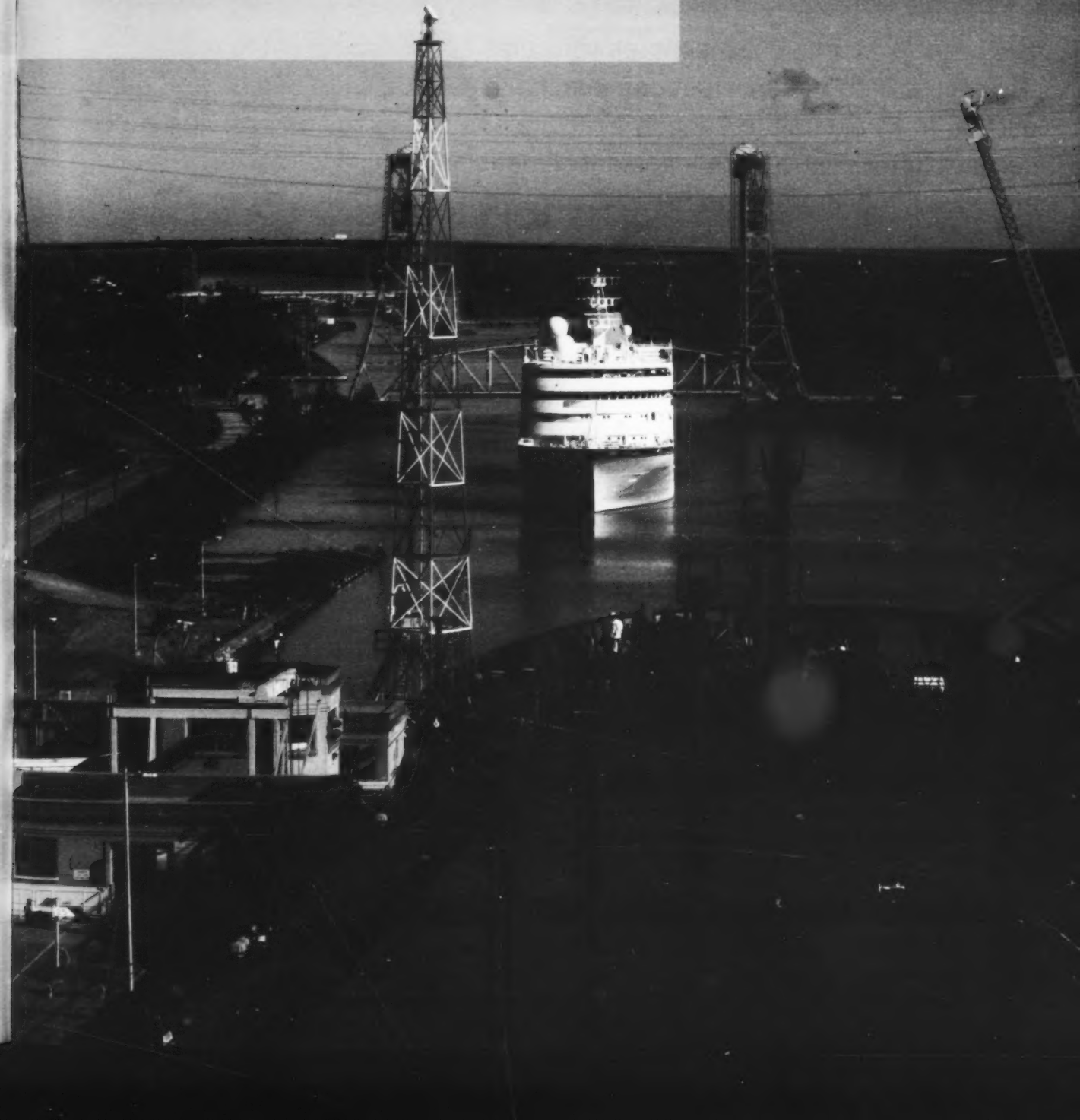
Notre comité de la RSE passe maintenant à la prochaine étape. Jusqu'à présent, il a créé le cadre et établi les politiques et stratégies voulues pour l'introduction de la RSE dans le milieu de travail. Dans les prochaines années, le défi à relever sera d'intégrer la RSE aux pratiques de travail à tous les niveaux. Le comité y voit en aidant nos gestionnaires et nos superviseurs à communiquer l'importance de la RSE à nos employés de première ligne, appelés à en intégrer les principes à leur travail.

Les initiatives de la RSE devront à l'avenir être abordées à l'échelle locale. Nous examinerons le meilleur moyen d'établir des groupes de travail RSE dans les régions. Cette démarche a été efficace dans l'initiative visant le mieux-être. Nous croyons que la passion de nos employés à l'égard de la RSE assurera son succès.



« Une entreprise qui a du succès n'impose pas la responsabilité sociale sur elle-même; cela doit venir des employés qui ont la volonté de vouloir faire la différence »

Alain Godard
Gestionnaire transitionnel





Les navires commerciaux sont les véhicules qui consomment le moins de carburant en transportant des marchandises. Le fait d'augmenter leur part du trafic aiderait le Canada à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et lutter contre le changement climatique. On économiserait aussi en réduisant la congestion routière autour des grands centres urbains.

*Pierre Pesant
Ingénieur, normes et services*

Conscience environnementale

Participation aux initiatives Alliance verte et Grands navires

La CGVMSL adopte une démarche proactive face aux enjeux environnementaux confrontant le commerce maritime, comme les espèces aquatiques envahissantes introduites dans les Grands Lacs par l'eau de lest. Nous reconnaissons la nécessité absolue de trouver des solutions sûres, abordables et fiables pour le traitement de l'eau de lest. C'est pourquoi nous participons à des initiatives comme les programmes Grands navires et Alliance verte appuyant la recherche et la mise à l'essai de technologies efficaces. (Grands navires est un effort coopératif dirigé par l'industrie en vue de régler les problèmes des espèces envahissantes apportées par les navires. L'Alliance verte est un programme volontaire binational (Canada et États-Unis) visant à renforcer la performance environnementale du secteur maritime, à renforcer les liens entre les acteurs du réseau Grands Lacs-Voie maritime et à faire mieux connaître les activités de l'industrie maritime et leurs avantages environnementaux.)

Participation à la première conférence sur l'eau de lest

La Voie maritime est membre du « Great Lakes Regional Waterways Management Forum » et a été un partenaire dans la première conférence sur l'eau de lest tenue à Cleveland (Ohio). Le forum a pour but d'étudier la gestion de l'eau de lest dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Parmi les sujets abordés figurent une nouvelle réglementation sur l'eau de lest, l'examen des pratiques à bord des navires, la gestion des formulaires d'examen, l'amélioration de la formation des équipages des

navires durant les inspections et la création d'une base de données binationale pour les résultats des vérifications de l'eau de lest et des inspections.

Réglementation et inspections relatives à l'eau de lest

La CGVMSL – de concert avec des partenaires, la SLSDC, Transports Canada et la Garde côtière américaine – a commencé à inspecter chaque navire océanique lors de son premier transit dans la Voie maritime et lors de transits ultérieurs, afin de vérifier le respect des règlements de la Voie maritime ainsi que des règlements locaux et internationaux concernant la gestion de l'eau de lest. Lors des inspections annuelles des navires océaniques, la Voie maritime veille à ce que les navigateurs connaissent et comprennent les nouveaux règlements canadiens.

La Voie maritime a créé dans son site Web binational un guichet unique pour l'information sur l'eau de lest, la réglementation et les nouvelles technologies permettant de réduire le risque d'introduction d'espèces envahissantes dans les Grands Lacs. Nos inspections ont entraîné une forte augmentation de l'observation des règles actuelles de gestion de l'eau de lest par les navires océaniques. Nous avons ainsi fait suite à l'engagement de RSE de la Voie maritime envers la sécurité et la propreté de l'environnement.

La Voie maritime gère une base de données interagences sur l'eau de lest qui saisira l'information sur l'observation des règlements et nous permettra de mieux comprendre les risques d'introduction d'espèces envahissantes par le biais de l'eau de lest. Notre site Web présente des renseignements supplémentaires sur la gestion de l'eau de lest.

Conservation de l'énergie et émissions de gaz à effet de serre

Dans le cadre de notre volonté de réduire notre empreinte environnementale, nous devons consentir tous les efforts possibles à l'amélioration de notre propre performance environnementale. C'est pourquoi nous avons pris les mesures suivantes :

- création d'un comité sur l'efficacité énergétique chargé d'examiner les possibilités d'améliorer le rendement des installations gérées par la CGVMSL;
- réalisation d'une vérification de l'efficacité énergétique de l'immeuble du siège social (des vérifications semblables sont prévues pour tous les immeubles importants);
- réalisation d'un inventaire des gaz à effet de serre;
- établissement d'un projet de plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre (des objectifs et indicateurs de réduction sont en voie de mise au point);
- achat d'un véhicule hybride. Le budget du remplacement de la flotte de véhicules a été augmenté pour 2007 afin de permettre l'achat de véhicules hybrides, comme élément clé du plan proposé de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Consommation en énergie électrique



Production hydroélectrique, centrale électrique et déversoirs

La production d'hydroélectricité permet d'exploiter une énergie renouvelable. La centrale de Niagara a produit 42,9 gigawattheures d'électricité, contre 36,6 gigawattheures l'année précédente. L'augmentation découle de l'achèvement du projet de réhabilitation et d'une augmentation de la quantité d'eau disponible pour la production électrique en raison du plus grand nombre de transits de navires dans le canal Welland.

La centrale a été entièrement automatisée, ce qui a permis d'affecter les préposés à d'autres tâches. La charge des génératrices est commandé par des ordinateurs qui peuvent être contrôlés soit localement, soit à distance. L'équipe affectée à l'entretien des lignes de distribution assurera l'entretien périodique de la centrale.

Rankin Renewable Power Inc. a été chargé d'assurer la production électrique à trois déversoirs. L'entreprise bénéficie d'un bail; elle aménagera et exploitera les centrales, dont la construction débutera l'an prochain. La CGVMSL élabore simultanément un programme de contrôle des niveaux de l'eau dans les biefs. Il sera ainsi possible de réduire les pertes au minimum et de contrôler la quantité d'eau qu'utilisent les génératrices des déversoirs.

Priorité à l'environnement dans la gestion des terrains

S'appuyant sur des pratiques exemplaires pour la gestion des risques environnementaux que peuvent causer les locataires industriels, la CGVMSL a élaboré une nouvelle stratégie de gestion des terrains. Lorsqu'elle sera pleinement mise en œuvre, elle exigera que les locataires industriels dont les activités soulèvent d'importantes questions environnementales engagent des consultants externes approuvés par la CGVMSL afin d'effectuer des évaluations de la condition des sites et des vérifications de la conformité environnementale en vue d'établir des plans de conformité et plans d'action. Les locataires les plus susceptibles de soulever d'importantes questions environnementales ont aussi été identifiés, de façon à pouvoir s'assurer que les terrains de la CGVMSL sont gérés en respectant les normes les plus élevées de l'industrie. La première étape de mise en œuvre de la stratégie sera la réalisation de vérifications environnementales initiales afin de confirmer la liste des locataires qui devront respecter les nouvelles mesures de gestion des terrains lorsque leurs baux seront renouvelés.

Programme de recyclage de la graisse aux écluses

Le recyclage de la graisse commerciale usagée est un excellent exemple du virage écologique pris dans nos activités. Durant la saison 2006, un essai a été réalisé à l'écluse de la Côte Sainte-Catherine, dans la région de Maisonneuve, visant la récupération de tous les lubrifiants usés dans un réservoir de recyclage disposé près de l'aire de la défense. Les vieilles graisses y ont été conservées durant la saison plutôt que d'être transportées en plusieurs voyages à un autre lieu, ce qui a réduit les risques de déversement. À la fin de la saison, elles ont été recueillies et envoyées à une installation de recyclage. Cette pratique se poursuivra et sera étendue à d'autres écluses.

Programme d'efficacité énergétique

En plus de produire de l'énergie, la CGVMSL doit utiliser l'énergie efficacement. Dans cette optique, un sous-comité de l'efficacité énergétique a été formé à la fin de la saison 2006 afin d'examiner les possibilités d'améliorer l'efficacité énergétique des installations gérées par la CGVMSL. Des vérifications énergétiques sont maintenant en cours; les résultats seront utilisés pour repérer des moyens de réduire notre consommation.

Bourse d'études dans les domaines social et environnemental

L'automne dernier, la CGVMSL a convenu de financer pendant trois ans une bourse pour études postsecondaires liées à la responsabilité sociale et environnementale. Cette bourse sera offerte par l'entremise de la Faculté des sciences de l'administration du campus de Québec de l'Université Laval.

Lors de cérémonies organisées ce printemps, un étudiant inscrit au programme de doctorat en gestion de l'environnement s'est vu octroyer la bourse de la Voie maritime. Celle-ci est un gage supplémentaire de notre engagement envers les enjeux environnementaux et la durabilité à long terme.

[Engagement envers nos collectivités]

En tant qu'intendants de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous coopérons avec de nombreux acteurs. Nous reconnaissons les intérêts des municipalités le long de la Voie maritime et des milliers de résidents et de plaisanciers des environs qui apprécient la beauté et le caractère naturel de nos eaux. Nous tenons à entretenir les communications avec les collectivités riveraines, et nous tenons à expliquer ce que nous faisons et comment nous nous y prenons.

Renforcement des relations

Coopération avec les Premières nations

Nous attachons une grande importance à nos relations avec les Premières nations dont les terres jouxtent la Voie maritime. Dans la région Montréal-Lac Ontario, la Voie maritime traverse des communautés des Premières nations. Nos structures et nos activités ont donc un effet direct sur leurs terres et leurs eaux. Depuis quelques années, nous avons établi une relation de coopération mutuellement avantageuse avec les communautés des Premières nations le long de la Voie maritime. En 2006, nous avons conclu un protocole d'entente avec la Première nation d'Akwesasne en vue de procéder à une étude d'observation de trois ans sur les répercussions physiques du brisage des glaces au printemps sur le rivage. Par ailleurs, avant d'arrêter la date d'ouverture dans la région Maisonneuve, nous rencontrons les représentants des Premières nations pour discuter des facteurs du choix de la date et des questions qui pourraient toucher leur communauté.

Coopération accrue au développement

L'automne dernier, la CGVMSL a conclu un protocole d'entente avec la municipalité régionale de Niagara et la Niagara Economic Development Corporation. L'accord vise à garantir que le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est utilisé efficacement comme moteur de l'économie, de façon à créer des emplois et apporter croissance et prospérité aux résidents de la région de Niagara. Ces résultats seront assurés grâce à une coopération accrue et à des initiatives de marketing entreprises en commun.

Participation à un salon du bateau

En février 2007, un groupe d'employés de la région Maisonneuve a participé au salon du bateau de Montréal. C'était la première fois que la Voie maritime participait à

un salon nautique depuis presque dix ans. L'événement a réuni des employés de sept différents services de la CGVMSL de la région. Pendant tout le salon, ils ont donné de l'information sur la réglementation de la Voie maritime au grand public et aux plaisanciers; ils ont aussi fait la promotion de la sécurité dans notre voie navigable.

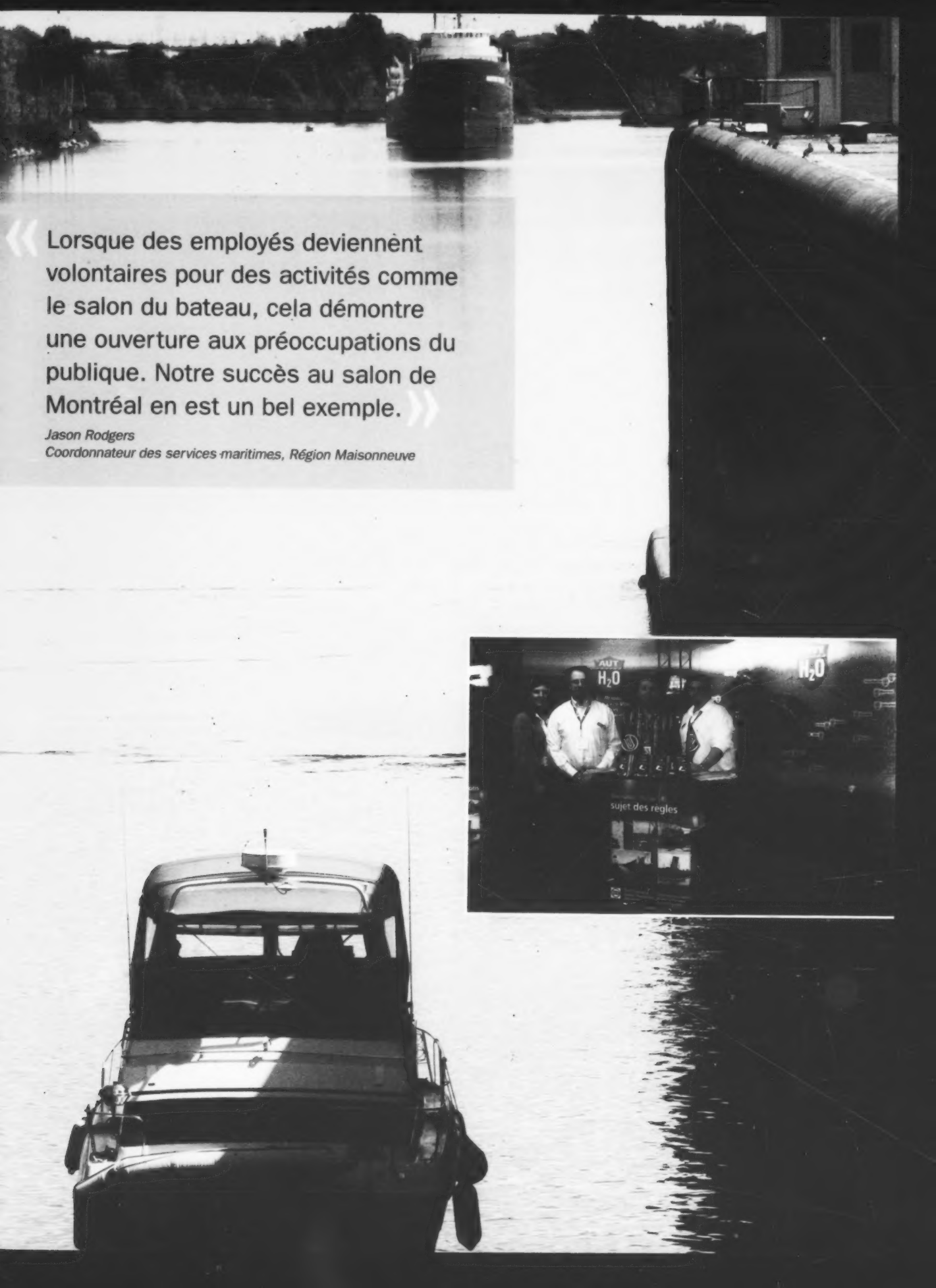
Un geste pour les enfants handicapés

Dans la région de Saint-Lambert, une école pour enfants ayant des besoins spéciaux – l'école REACH – tente de faire participer les élèves à des activités quotidiennes qui apportent des expériences sociales positives. Nous les avons invités à planter des fleurs qu'ils avaient eux-mêmes cultivées à l'avant de l'immeuble administratif de Saint-Lambert. Cette activité sera répétée l'an prochain.

Voie maritime en vedette

La Voie maritime fera partie de trois émissions télévisées majeures ces prochains mois.

- L'après-midi du 6 septembre 2006, une équipe de la télévision installée au pont 3, a tourné des images pour le documentaire *Achever l'inachevable*. Pendant presque deux heures, ils ont filmé l'écluse de Saint-Lambert, Montréal et les environs. Le tout servira au documentaire *Exposition d'estampes*, sur l'œuvre de Maurits Cornelis Escher (1898-1972) liée aux structures de la Voie maritime, qui sera diffusé à l'automne 2007.
- En préparation à un segment de six minutes sur la Voie maritime pendant l'émission *Business and Beyond* de la chaîne Discovery, une équipe a tourné cinq heures d'images dans la région de Niagara et sur le canal Welland. Cette prise de vues s'est faite le 16 octobre 2006, qui était une journée très achalandée. Des entrevues ont été filmées avec notre président Richard Corfe et notre coordonnateur - services opérationnels - John Chalmers. Divers membres du personnel ont aussi été filmés pendant qu'ils effectuaient leurs tâches



« Lorsque des employés deviennent volontaires pour des activités comme le salon du bateau, cela démontre une ouverture aux préoccupations du public. Notre succès au salon de Montréal en est un bel exemple. »

Jason Rodgers

Coordonnateur des services maritimes, Région Maisonneuve



habituelles. Le segment de Business and Beyond soulignera le potentiel de la Voie maritime Comme artère de transport vitale au 21^e siècle ainsi que les nombreux avantages que le transport maritime apporte à l'économie, à l'environnement et à la qualité de vie au pays.

- Le 14 décembre 2006, une équipe de tournage a filmé aux écluses de Saint-Lambert un segment pour la série télévisée jeunesse La Quête qui sera diffusé au printemps prochain à TFO (chaîne française de TV Ontario). Le segment met en vedette l'explorateur Pierre Lemoyne d'Iberville; deux jeunes filles y découvriront la navigation commerciale telle qu'elle se faisait dans le passé et telle qu'elle est aujourd'hui.

Journée des enfants au travail

La Voie maritime fait de son mieux pour promouvoir les valeurs de la famille dans le milieu de travail quotidien. Il est important que nos enfants puissent voir ce que nous faisons et comment notre travail influe sur le fonctionnement d'une industrie. Pour une troisième année consécutive, des enfants des employés ont participé à cette activité avec un grand enthousiasme. En visitant divers services, ils ont pu en apprendre davantage sur la Voie maritime et sur ce que font leurs parents.

Visite des élèves de 12^e année

La jeunesse est notre avenir. Nous montrons aux jeunes que la Voie maritime pourrait aussi être leur avenir en leur faisant visiter nos installations. De nombreux élèves approchant la fin de l'école sont encore à la recherche d'une carrière rémunératrice qui leur conviendrait. Vingt-deux élèves de 12^e année de la région de Niagara ont visité une écluse de la CGVMSL. Ils étaient d'autant plus intéressés qu'ils avaient auparavant construit un modèle fonctionnel d'une écluse; ils ont donc pu comparer leur création à une écluse véritable.



Appui aux programmes et au bien-être des collectivités

United Way/Centraide

Dans le cadre de son engagement envers la RSE, la CGVMSL a pour la première fois versé à la campagne Centraide 2006 un montant équivalent aux contributions des employés de toute l'organisation. Ensemble, la CGVMSL et ses employés ont ainsi donné 54 629 \$.

Au cours de l'année écoulée, nombre de nos employés ont donné du temps et de l'argent à diverses œuvres de bienfaisance locales. Ils ont ainsi appuyé un marchethon au profit du refuge Women's Place of St. Catharines and North Niagara, un Vélotour de 150 km à l'appui de la Société canadienne de la sclérose en plaques et la campagne Défi Vélo ONCO de la Fondation Hôpital Charles LeMoine visant à recueillir des fonds pour un nouveau centre intégré de traitement du cancer.

Piste cyclable transcanadienne

Le 3 juin 2006, la digue de la Rive Sud a été intégrée au sentier transcanadien. La Voie maritime a effectué les travaux nécessaires sur les terrains. En outre, 14 familles de Saint-Lambert ont chacune planté un arbre pour mieux accueillir les utilisateurs.

Dans le cadre des efforts que nous déployons pour encourager la population locale à utiliser nos terrains à des fins récréatives, ce projet a exigé l'appui financier de quelque 15 partenaires afin d'améliorer la surface de la digue. Le Conseil québécois du sentier transcanadien a aménagé une aire de repos pour les utilisateurs, du côté nord du pont 3.

Implication communautaire

Région Niagara

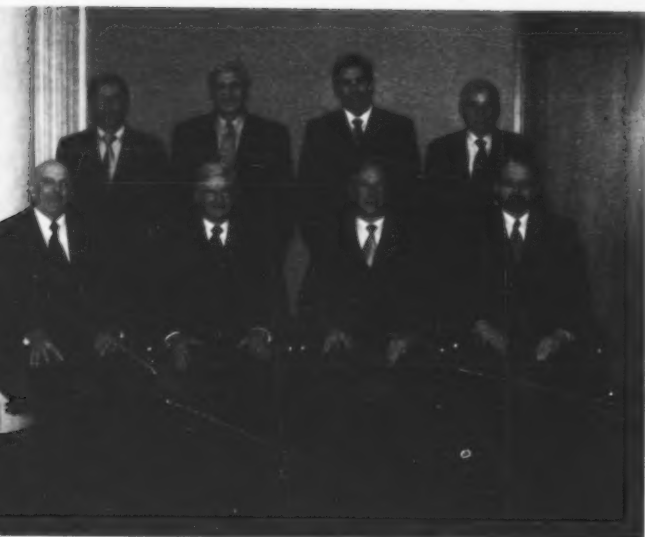
À l'automne 2006, la CGVMSL a participé au défilé annuel du raisin et du vin à St. Catharines. Une vingtaine d'employés ou membres de la famille d'employés de la région Niagara ont accompagné le char allégorique conçu par les employés de la région.

La Voie maritime a aussi participé aux Journées du canal de Port Colborne les 5 et 6 août 2006. Installés dans une grande tente montée à côté du canal, des employés et des retraités de la Voie maritime ont discuté avec les visiteurs de la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Région Maisonneuve

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-Québec à Beauharnois.

BeauVENTois est une activité des services des loisirs de la ville de Beauharnois. La journée est consacrée aux cerfs-volants et, par-dessus tout, aux activités familiales. Cette année, la participation de la CGVMSL a été extrêmement visible. Dans l'esprit de la RSE et de l'implication communautaire, la CGVMSL a offert l'accès aux terrains, un appui financier et un certain appui technique (électricité et personnel).



[Régie]

(au 31 mars 2007)

La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent est régie par un conseil d'administration de neuf membres. Celui-ci est chargé de veiller à la viabilité à long terme de la Corporation et de la Voie maritime en tant que partie intégrante de l'infrastructure des transports du Canada. Le conseil d'administration supervise de nombreux aspects du mandat de la CGVMSL, y compris la planification stratégique, la gestion des risques, la planification de la relève, la politique en matière de communications et l'intégrité des contrôles internes de la Corporation. En outre, il examine les états financiers et l'orientation future de la CGVMSL et il fixe des limites à l'autorité de la direction, à ses responsabilités et aux dépenses imprévues. Des comités du conseil d'administration se consacrent à la régie, aux ressources humaines, à la vérification et au renouvellement des actifs.

Conseil d'administration

Peter G. Cathcart ^{1*}

Représentant le gouvernement ontarien

Richard J. Corfe

Président et chef de la direction

Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

W. N. (Nick) Fox ^{2, 4*, 5}

Représentant le secteur du grain

Richard Gaudreau ^{1, 3}

Représentant le gouvernement fédéral

Paul A. Gourdeau ^{4, 5}

Représentant les armateurs internationaux

William Keays ^{3*, 4}

Représentant le gouvernement québécois

Ian MacGregor ^{3, 5}

Représentant les armateurs domestiques

David F. Mothersill ^{2*, 5}

Représentant le secteur du fer et de l'acier

Guy C. Véronneau ^{1, 2, 5}

Représentant les autres industries et groupes

Membres du :

1. Comité de régie
2. Comité des ressources humaines
3. Comité de vérification
4. Comité du renouvellement des actifs
5. Comité spécial des péages

* président du comité

Membres du conseil d'administration

De gauche à droite (haut): Paul A. Gourdeau, Peter G. Cathcart, William Keays, Richard Gaudreau

De gauche à droite (bas): David F. Mothersill, Guy C. Véronneau, Richard J. Corfe, W.N. (Nick) Fox

Absent: Ian MacGregor

Dirigeants 2005-2006

Richard J. Corfe
Président et chef de la direction

Michel Drolet
*Vice-président, région Niagara
Responsable de la sécurité*

Adina Juster
*Vice-présidente, région Maisonneuve
Responsable de l'environnement*

Serge Bergeron
*Directeur des finances
Responsable des services de soutien*

Yvette Hoffman
Avocate-conseil et secrétaire

Membres de l'industrie 2005-2006

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

Société maritime CSL Inc.
Montréal (Québec)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Limitée.
Hamilton (Ontario)

St. Marys Cement Co.
Toronto (Ontario)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Céréales

ADM Agri-Industries Company
Windsor (Ontario)

Agricore United
Winnipeg (Manitoba)

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Bunge du Canada Ltd.
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

James Richardson International Limitée
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary (Alberta)

Saskatchewan Wheat Pool Inc.
Régina (Saskatchewan)

Commission Canadienne du blé
Winnipeg (Manitoba)

Armateurs internationaux

Colley Motorships Ltd.
Montréal (Québec)

Fednav International Ltée.
Montréal (Québec)

Gibson Canadian & Global Agency Inc.
Montréal (Québec)

Gresco Ltée.
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

Montréal Marine Services Inc.
Longueuil (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

Robert Reford (division de MRRM
(Canada) Inc.)
Montréal (Québec)

Acier et minéral de fer

Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier
Montréal (Québec)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

Autres membres

AGP Grain Ltd.
Minneapolis (Minnesota)

Groupe Essroc Italcementi
Mississauga (Ontario)

Keystone Canada Inc.
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Concord (Ontario)

OmniSource Corporation
Burlington (Ontario)

Ontario Power Generation Inc.
Toronto (Ontario)

Petro-Canada
Oakville (Ontario)

Tate & Lyle Canada Ltd.
Toronto (Ontario)

La société canadienne de sel Limitée
Pointe-Claire (Québec)

The Mosaic Company
Régina (Saskatchewan)



[Résumé financier et résultats d'exploitation]

L'examen de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Corporation au terme de sa neuvième année d'activité doit être lu de concert avec les états financiers figurant aux pages suivantes. Les résultats de 2007 concernent la période du 1er avril 2006 au 31 mars 2007. Les résultats de l'année précédente présentés aux fins de comparaison concernent la période du 1er avril 2005 au 31 mars 2006.

Aperçu

Rendement financier et réserve de la Corporation

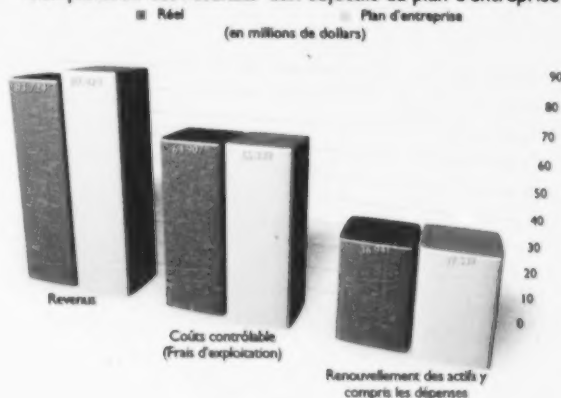
En 2007, la Corporation a terminé sa neuvième année d'activité sous le régime de l'Entente de gestion, d'opération et d'entretien conclue avec le gouvernement fédéral en 1998. Le succès financier de la Corporation se mesure en considérant le total des dépenses d'exploitation d'un exercice donné par rapport aux prévisions du plan d'entreprise pour le même exercice.

La Corporation a de nouveau enregistré des résultats supérieurs aux prévisions du plan d'entreprise en réussissant à gérer efficacement ses coûts contrôlables. L'étroite surveillance de la gestion budgétaire est la clé permettant à la CGVMSL de contrôler ses coûts. Les équipes de gestion des régions Maisonneuve et Niagara ainsi que du siège social passent en revue les états financiers tous les mois, tandis que des prévisions révisées et des analyses des écarts sont préparées tous les trimestres. Cette constante surveillance des coûts permet à la direction d'apporter les ajustements qui s'imposent dès que des écarts négatifs ou positifs apparaissent.

Les dépenses de la Corporation aux titres des coûts contrôlables et du renouvellement des actifs se sont élevées à 100,6 millions de dollars, dont 63,7 millions de dollars en frais d'exploitation, 35,5 millions de dollars en frais d'entretien régulier ou majeur et 1,4 million de dollars en dépenses en immobilisations. L'objectif du plan d'entreprise était de 102,6 millions de dollars. L'écart favorable de 2,0 millions de dollars s'ajoute au compte de réserve théorique de la Corporation. Tant que cette valeur repère est positive, la Corporation n'est pas

tenue d'augmenter les péages commerciaux au-delà du pourcentage envisagé dans l'accord. À la fin de mars 2007, le solde de la réserve théorique s'élève à 19,8 millions de dollars.

Comparaison des résultats aux objectifs du plan d'entreprise



Résultats financiers Résultats d'exploitation

Revenus

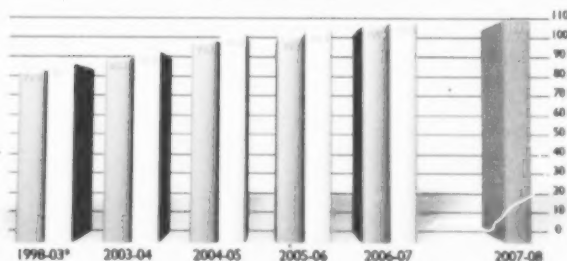
Les revenus de péages ont augmenté de 13 p. 100 pendant l'exercice, de 71,0 millions de dollars en 2006 à 80,3 millions de dollars en 2007. Les autres revenus de la Corporation au titre de la navigation et de la production d'électricité ont baissé légèrement.

Par ailleurs, le revenu de placement obtenu grâce au solde du fonds de roulement conservé dans nos comptes bancaires a augmenté légèrement. À chaque trimestre, la Corporation verse tout excédent de trésorerie au Fonds de capital en fiducie ou, en cas de besoin de trésorerie, reçoit des fonds du Fonds de capital en fiducie, conformément à l'accord de fiducie.

L'amortissement des contributions reportées liées aux immobilisations s'élève à 1,5 million de dollars en 2006-

Résultats par rapport au plan d'entreprise

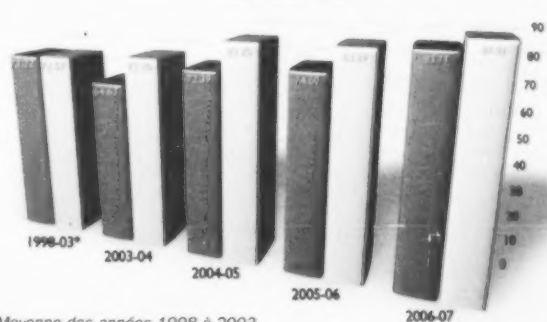
■ Réel ■ Plan d'entreprise (en millions de dollars)



* Moyenne des années 1998 à 2003 (Comprend six mois d'activités de l'AVMSL et six mois de la CGVMSL)

Résultats par rapport aux revenus

■ Réel ■ Plan d'entreprise (en millions de dollars)



* Moyenne des années 1998 à 2003

[Résumé financier et résultats d'exploitation]

2007, contre 1,4 million de dollars l'année précédente. Les acquisitions d'immobilisations sont financées par le Fonds de capital en fiducie; la contribution nette est entièrement incluse dans un poste de bilan reporté et amortie sur la même période que les actifs correspondants.

Dans l'ensemble, les revenus de la Corporation ont augmenté de 12,04 p. 100 en 2006-2007, à 85,2 millions de dollars, contre 76,0 millions de dollars l'année précédente.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation se rapportant à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure de la Voie maritime s'élèvent à 63,7 millions de dollars en 2006-2007. C'est là 5,4 p. 100 de plus que l'année précédente, mais moins que les 65,2 millions de dollars prévus au plan d'entreprise.

Les salaires et traitements des employés se sont élevés à 37,5 millions de dollars, 0,6 p. 100 de plus que les 37,3 millions de dollars de l'exercice précédent. Les coûts des avantages et pensions actuels et futurs des employés se sont élevés à 15,8 millions de dollars, en comparaison 14,5 millions de dollars l'exercice précédent. En raison des coûts des régimes d'assurance-santé et de pension qui demeurent élevés, les avantages sociaux des employés ont atteint 42 p. 100 de la rémunération des employés. Des contributions supplémentaires de 6,6 millions de dollars ont été versées au régime de pension comme l'exigeait le rapport d'évaluation actuarielle afin de pallier le déficit de solvabilité du régime. Le régime affiche un surplus d'exploitation, mais le déficit de solvabilité doit être financé sur une période de cinq ans. Un rapport d'évaluation actuarielle est effectué chaque année tant que le régime est en situation de déficit soit d'exploitation, soit de solvabilité. Au total, les salaires et traitements et les coûts des avantages et pensions des employés se sont élevés à 53,3 millions de dollars, soit 84 p. 100 des frais d'exploitation totaux. En 2005-2006, ces coûts s'élevaient à 51,8 millions de dollars ou 86 p. 100 des frais d'exploitation totaux.

La Corporation comptait un effectif de 572 équivalents temps plein (ETP) en 2006-2007, soit 3 p. 100 de moins que les 589 de l'année précédente.

Les autres frais d'exploitation s'élèvent à 10,4 millions de dollars en 2006-2007 contre 8,6 millions de dollars l'exercice précédent. Les coûts d'assurance demeurent une dépense importante : 2,7 millions de dollars. Hormis les coûts d'assurance, les autres frais se sont élevés à 7,7 millions de dollars cette année contre 5,8 millions de dollars l'année précédente – une augmentation de 1,9 million de dollars. Cette augmentation est surtout attribuable à des initiatives spéciales en matière de recherche sur les transits, de recrutement, de développement commercial et de promotion de dossiers environnementaux s'élevant à 1,0 million de dollars.

Renouvellement des actifs

Les dépenses de renouvellement des actifs, qui englobent les coûts de l'entretien et des réparations majeures

apportées aux écluses, canaux, ponts, immeubles et autres éléments d'infrastructure, étaient de 35,5 millions de dollars cette année, par rapport à 33,1 millions de dollars en 2005-2006.

Amortissement des immobilisations

La dépense d'amortissement de 1,7 million de dollars pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 est semblable à celle de l'année précédente. Voir les détails de la convention comptable à la note 4c).

Liquidité et financement – flux de trésorerie

L'Entente de gestion, d'opération et d'entretien ainsi que l'accord de fiducie conclus avec Transports Canada définissent clairement les modalités concernant la liquidité et le financement de la Corporation. Les excédents des dépenses sur les revenus de la Corporation sont remboursés par le Fonds de capital en fiducie, tandis que les excédents des revenus sur les dépenses sont versés au Fonds de capital en fiducie.

En 2006-2007, la Corporation est demeurée dans une situation de flux de trésorerie négatif. Le total des revenus engendrés, déduction faite de l'amortissement de la contribution reportée à l'égard des immobilisations (83,7 millions de dollars) a suffi à payer les frais d'exploitation de 63,7 millions de dollars de la Corporation et à verser une contribution de 20,0 millions de dollars aux dépenses de renouvellement des actifs. Celles-ci se sont élevées à 35,5 millions de dollars pour l'année.

La contribution du Fonds de capital en fiducie au renouvellement des actifs a été de 19,5 millions de dollars en 2006-2007, contre 22,8 millions de dollars l'année précédente. La contribution requise pour les acquisitions d'immobilisations en 2006-2007 s'élevait à 1,4 million de dollars, contre 1,7 million de dollars en 2005-2006. (Les notes 5 et 11 expliquent les montants dus au Fonds de capital en fiducie ou versés par lui pour les acquisitions d'immobilisations et la contribution au titre de l'excédent des dépenses sur les revenus de la Corporation.)

La Corporation conserve à la banque le montant minimum requis en fonds de roulement par rapport à ses obligations financières envers ses employés et autres créanciers. Au 31 mars 2007, les liquidités étaient de 1,0 million de dollars, contre 4,1 millions de dollars l'année précédente.

Le montant au poste des stocks de fournitures du bilan a baissé à 5,2 millions de dollars en 2006-2007 contre 6,8 millions de dollars en 2005-2006, en raison de l'utilisation d'équipement hydraulique acheté par anticipation et passé au compte du renouvellement des actifs à mesure que les projets sont terminés.

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

La direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est responsable des présents états financiers et de tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel.

Les états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus et aux normes comptables précisées dans les notes complémentaires aux états financiers. Au besoin, la direction a fait des jugements et des estimations éclairés à l'égard de l'enregistrement des transactions financières. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui figurent dans les états financiers.

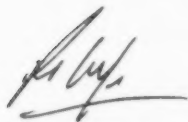
Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction a mis au point et maintient des systèmes de contrôle interne conçus pour fournir une certitude raisonnable que les livres comptables de la Corporation constituent un fondement fiable pour la préparation des états financiers. Les politiques et procédures prévues ont pour objet de veiller à ce que les transactions soient autorisées de façon appropriée et que les actifs soient protégés contre les pertes et les utilisations non autorisées.

Le Conseil d'administration s'acquitte de sa responsabilité d'examiner les états financiers annuels principalement par l'entremise du Comité de vérification. Le Conseil d'administration a nommé un Comité de vérification composé de trois administrateurs externes.

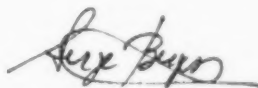
Au cours de l'année, le Comité de vérification rencontre la direction, les vérificateurs internes et les vérificateurs externes pour examiner toute question importante qui survient au sujet de la comptabilité, du contrôle interne et de la vérification, pour veiller à ce que la direction s'acquitte adéquatement de ses responsabilités. En outre, il examine les états financiers avant qu'ils ne soient présentés au Conseil d'administration pour approbation.

Les vérificateurs externes et les vérificateurs internes ont libre accès aux membres du Comité de vérification, en présence ou non de la direction.

Les vérificateurs indépendants Deloitte & Touche s.r.l., dont le rapport suit, ont vérifié les états financiers.



Richard Corfe
Le président et chef de la direction
Le 27 avril 2007



Serge Bergeron
Chef de la direction financière et
Directeur des services de support

Deloitte

Deloitte & Touche, s.r.l.
800-100, rue Queen
Ottawa, ON K1P 5T8
Canada

Tél: (613) 236-2442
Télec: (613) 236-2195

www.deloitte.ca

Rapport des vérificateurs

Aux membres de

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Nous avons vérifié le bilan de La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent au 31 mars 2007 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Corporation au 31 mars 2007 ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur les corporations canadiennes, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Deloitte & Touche LLP

Comptables agréés
Titulaires d'un permis d'expertise comptable

Le 27 avril 2007

État des résultats

de l'exercice terminé le 31 mars 2007
(en milliers de dollars)

	2007	2006
Produits		
Péages	80 281 \$	70 962 \$
Autres revenus de navigation	1 506	1 550
Droits de licence	129	125
Revenus de licences - centrale électrique	1 320	1 647
Revenu de placements	488	311
Gain sur la vente d'immobilisations	-	38
Amortissement des apports reportés liés aux immobilisations (note 9)	1 474	1 411
	85 198	76 044
Charges		
Fonctionnement	63 679	60 444
Renouvellement des actifs (note 4c)	35 531	33,075
Entretien hydro-électricité	80	258
Perte sur la vente d'immobilisations	121	-
Amortissement des immobilisations	1 653	1 678
	101 064	95 455
Excédent des charges sur les produits avant les coûts de l'examen spécial et la contribution du Fonds de capital en fiducie	(15 866)	(19 411)
Coûts de l'examen spécial	(388)	-
Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer les dépenses d'exploitation (note 11)	19 478	22 757
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	3 224 \$	3 346 \$

État de l'évolution de l'actif net

de l'exercice terminé le 31 mars 2007
(en milliers de dollars)

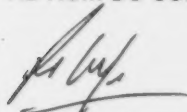
	Investi en immobilisations	Avoir du Canada	Résultats de fonctionnement	Total 2007	Total 2006
SOLDE AU DÉBUT	1 616 \$	12 644 \$	- \$	14 260 \$	10 914 \$
EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES	-	-	3 224	3 224	3 346
Acquisition nette d'immobilisations	1 220	-	(1 220)	-	-
Apports liés aux immobilisations, net de l'amortissement	64	-	(64)	-	-
Variation dans les avantages sociaux futurs	-	3 583	(3 583)	-	-
Variation nette du régime de retraite supplémentaire	-	10	(10)	-	-
Amortissement des immobilisations	(1 653)	-	1 653	-	-
SOLDE À LA FIN	1 247 \$	16 237 \$	- \$	17 484 \$	14 260 \$

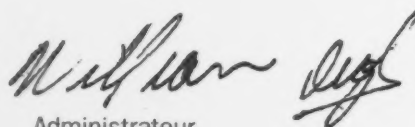
Bilan

au 31 mars 2007
(en milliers de dollars)

	2007	2006
ACTIF À COURT TERME		
Encaisse	1 011 \$	4 079 \$
Débiteurs	8 304	5 821
Montant dû par le Fonds de capital en fiducie (note 5)	27 296	23 452
Montant dû par le Fonds de prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 7)	35	-
Stocks de fournitures	5 217	6 782
Charges payées d'avance	456	472
	42 319	40 606
IMMOBILISATIONS (note 6)	8 798	9 231
DÛ DU FONDS POUR PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI EN FIDUCIE (note 7)	14 377	14 447
ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 8)	13 955	8 098
	79 449 \$	72 382 \$
PASSIF À COURT TERME		
Créditeurs et charges à payer	14 153 \$	12 353 \$
Avantages sociaux payables aux employés	1 423	1 410
Montant dû au Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie	-	108
Produits reportés	7	10
	15 583	13 881
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI	14 378	14 447
APPORTS REPORTÉS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS (note 9)	7 551	7 615
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 8)	24 453	22 179
	46 382	44 241
	61 965	58 122
ÉVENTUALITÉS (note 13)		
ACTIF NET		
Investi en immobilisations	1 247	1 616
Avoir du Canada (note 10)	16 237	12 644
	17 484	14 260
	79 449 \$	72 382 \$

AU NOM DU CONSEIL


Administrateur


Administrateur

État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 mars 2007
(en milliers de dollars)

	2007	2006
RENTRÉES (SORTIES) NETTES DE FONDS LIÉES AUX ACTIVITÉS SUIVANTES :		
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des produits sur les charges	3 224 \$	3 346 \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement des immobilisations	1 653	1 678
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations	121	(38)
Amortissement des apports liés aux immobilisations	(1 474)	(1 411)
Variation dans les avantages sociaux futurs	(3 583)	(3 770)
	(59)	(195)
Variation dans les éléments hors caisse du fonds de roulement lié au fonctionnement	765	(6 056)
	706	(6 251)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Contributions du Fonds de capital en fiducie envers des acquisitions d'immobilisations	1 411	1 656
(Augmentation) diminution du montant dû par le Fonds de capital en fiducie	(3 844)	3 559
	(2 433)	5 215
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations	(1 411)	(1 656)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	70	85
	(1 341)	(1 571)
DIMINUTION NETTE DE L'ENCAISSE	(3 068)	(2 607)
ENCAISSE AU DÉBUT	4 079	6 686
ENCAISSE À LA FIN	1 011 \$	4 079 \$

Notes complémentaires

*de l'exercice terminé le 31 mars 2007
(en milliers de dollars)*

1. Constitution en personne morale

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint Laurent (la Corporation) a été constituée en personne morale à but non lucratif en vertu de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes le 9 juillet 1998. Conformément à une entente conclue avec Sa Majesté, certains actifs de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), société d'État, ont été transférés à la Corporation avec prise d'effet le 1er octobre 1998. Ces actifs sont reliés à l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent comprenant une voie navigable en eau profonde entre Montréal et le lac Érié (la Voie maritime). Par suite d'une autre entente conclue avec le ministre des Transports, la Corporation a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime pour une période de dix ans (renouvelable pour dix années supplémentaires).

Les actifs transférés comprenaient tous les biens mobiliers, les biens incorporels et le fonds de roulement de l'AVMSL. La propriété des immobilisations, des écluses, des ponts, des immeubles et autres agencements a été transférée au Gouvernement du Canada à la liquidation de l'AVMSL.

À la liquidation de l'AVMSL, une fiducie a été créée pour capitaliser les droits acquis accumulés à la cessation d'emploi des employés de la Voie maritime qui devaient être transférés à la Corporation, appelée le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

En outre, à la liquidation de l'AVMSL, les fonds excédentaires de la Corporation ont été transférés à une seconde fiducie créée dans le but de financer les déficits futurs découlant de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime. Les transferts de fonds à la Corporation en vue de couvrir les déficits d'exploitation futurs seront comptabilisés comme des produits dans l'état des résultats.

La Corporation est le fiduciaire de ces deux fiducies.

La Corporation est exemptée de l'impôt sur les bénéfices en vertu de l'alinéa 149(1)(l) de la Loi de l'impôt sur le revenu.

2. Entente d'exploitation

La Corporation a été mandatée pour gérer, exploiter et entretenir la Voie maritime conformément à une Entente de gestion, exploitation et entretien qui exige que la Corporation négocie avec le ministre des Transports des plans d'entreprise quinquennaux pendant toute la durée de l'entente. Le plan d'entreprise englobe les produits et les frais d'exploitation prévus ainsi qu'un "Plan de renouvellement des actifs". La Corporation est obligée de prélever des péages et de recevoir d'autres produits pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, et de recouvrer, auprès du Gouvernement du Canada, des fonds supplémentaires pour éliminer au besoin les déficits de fonctionnement, conformément aux conditions de l'entente.

L'entente susmentionnée prévoit également la formation d'un "Comité des actifs", composé de deux représentants de la Corporation et de deux représentants de l'État, qui examinera les plans annuels pour les besoins d'immobilisations, d'entretien et de renouvellement des actifs sous administration de la Corporation. Le Comité examinera chaque année le Plan de renouvellement des actifs et déterminera s'il est approprié ou si des changements s'imposent.

3. Compte de réserve de la corporation

En vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien, la Corporation est mandatée pour établir un compte de réserve théorique. Le compte accumule les sommes recouvrées pour les frais de fonctionnement engagés par la Corporation, au moyen d'un apport du gouvernement, d'une assurance ou d'une indemnité, ainsi que par les écarts favorables dans les frais de fonctionnement et les coûts de renouvellement des actifs entre ceux engagés au cours d'un exercice et les coûts projetés selon le plan d'entreprise. La réserve théorique est réduite des écarts défavorables dans les coûts réels de fonctionnement et autres ajustements. Un solde négatif obligerait la Corporation à augmenter les péages commerciaux, abstraction faite du pourcentage d'augmentation des péages envisagé dans l'Entente. La réserve théorique de la Corporation a un solde positif de 19 842 \$ en 2007 (2006 - 17 801 \$).

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 mars 2007
(en milliers de dollars)

4. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour des organismes sans but lucratif en utilisant la méthode du report. Voici un sommaire des principales conventions comptables :

a) Revenus

Les revenus de péages et autres frais de service sont constatés à titre de produits au moment où ils sont gagnés.

b) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent le matériel et les fournitures utilisés pour l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime. Ils englobent les pièces de rechange qui ont été transférées à la Corporation le 1er octobre 1998. Certaines pièces ont été transférées à une valeur symbolique. Les fournitures sont inscrites au coût moyen.

c) Immobilisations

Les immobilisations de la Corporation comprennent les structures temporaires, les biens mobiliers comme les véhicules automobiles, les petits navires utilisés pour l'exploitation de la Voie maritime, l'ameublement et le matériel de bureau, notamment les ordinateurs et les logiciels connexes. De tels actifs sont capitalisés s'ils ont un coût initial égal ou supérieur à 3 \$ (trois mille dollars).

Les ajouts ultérieurs sont comptabilisés au coût. Le coût des éléments d'actif vendus, mis hors service ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire, d'après la durée de vie utile estimative des éléments d'actif.

La Corporation traite comme frais de renouvellement des actifs tous les coûts d'entretien majeur et de remise en état, ainsi que tout ajout aux immobilisations actuelles de la Voie maritime qui ont été transférées au Gouvernement du Canada lors de la liquidation de l'AVMSL (définies comme les "immobilisations gérées existantes").

d) Apports liés aux immobilisations

La méthode du report est utilisée pour les apports liés aux immobilisations. Les apports sont reportés et amortis comme revenus au cours de l'exercice où l'amortissement de ces actifs est imputé.

e) Dépréciation des actifs à long terme

Les actifs à long terme sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Une perte de valeur est constatée lorsque leur valeur comptable excède les flux de trésorerie non actualisés découlant de leur utilisation et de leur sortie éventuelle. La perte de valeur constatée est mesurée comme étant l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur.

f) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de la Corporation ont droit à des prestations particulières ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et leurs conditions d'emploi. Ces prestations englobent les congés de maladie et les congés d'ancienneté accumulés qui sont payables à la cessation d'emploi. Habituellement, les prestations correspondent au plus élevé des deux montants suivants : une semaine de salaire (deux semaines pour la première année de service) pour chaque année de service jusqu'à concurrence de 28 semaines ou 75 % du solde des jours de congé de maladie accumulés de l'employé. Les employés ont droit à 15 jours de congé de maladie par an. Le passif relatif aux prestations est comptabilisé au fur et à mesure que les prestations s'accumulent pour les employés.

g) Régime de retraite

La Corporation a établi son propre régime de retraite et les employés ont eu l'option de transférer leurs droits à pension au nouveau régime ou de demeurer dans le Régime de pensions de retraite de la fonction publique. Les nouveaux employés, à compter du 1er avril 1999, deviennent membres du Régime de pension de la Corporation.

h) Utilisation d'estimations

Dans le cadre de la préparation des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, la direction doit établir des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants des actifs et des passifs présentés et sur la présentation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants des produits d'exploitation et des charges constatés au cours de la période visée par les états financiers. Les résultats réels pourraient varier par rapport à ces estimations.

Les estimations importantes comprennent la durée de vie utile des immobilisations ainsi que les hypothèses des tendances économiques aux fins des avantages sociaux futurs.

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 mars 2007
(en milliers de dollars)

5. MONTANT DÛ PAR LE FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE

La Corporation a un montant à recevoir du Fonds de capital en fiducie pour assumer les obligations spécifiques de soutien de la Voie maritime comme les déficits de la Corporation, les acquisitions d'immobilisations et d'autres besoins de trésorerie à court terme conformément à l'entente de fiducie. Il n'existe pas de modalité de remboursement.

Les variations du solde dû par le Fonds de capital en fiducie au 31 mars étaient les suivantes :

	2007	2006
Solde au début	23 452 \$	27 011 \$
État de compte net des débiteurs d'ouverture et des créditeurs	(45)	28
Encaisse payé au (par le) Fonds de capital en fiducie	7 412	(4 480)
Remboursement du déficit de l'exercice précédent	(24 412)	(23 520)
Apport à recevoir pour les acquisitions d'immobilisations	1 411	1 656
Apport à recevoir pour les dépenses d'exploitation	19 478	22 757
Solde net à la fin	27 296 \$	23 452 \$

6. IMMOBILISATIONS

	Taux d'amortis- sement annuel	Coût	2007 Amortis- sement cumulé	Valeur nette	2006 Valeur nette
Systèmes de technologie de l'information	20%	12 817 \$	11 348 \$	1 469 \$	1 404 \$
Véhicules	10-20%	5 788	3 674	2 114	1 801
Équipement flottant	2-20%	4 059	3 538	521	617
Machines et matériel de bureau	2-20%	4 012	2 338	1 674	1 604
Matériel d'infrastructure	2-20%	6 851	3 836	3 015	3 192
Immobilisations en construction	—	5	—	5	613
		33 532 \$	24 734 \$	8 798 \$	9 231 \$

7. Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie

Ce montant représente les fonds mis de côté pour l'obligation de la Corporation découlant des prestations accumulées de cessation d'emploi des employés qui est représentée par les actifs détenus dans le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 mars 2007
(en milliers de dollars)

8. Avantages sociaux futurs

La Corporation a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés qui offre aussi des avantages complémentaires autres que les avantages de retraite et qui comprennent des assurances maladie et assurances-vie supplémentaires, pour les employés à la retraite. L'information concernant ce régime de retraite à prestations déterminées et les avantages complémentaires, est la suivante :

	2007		
	<i>Régime de retraite</i>	<i>Régime de retraite supplémentaire</i>	<i>Autre régimes</i>
Obligation au titre des prestations constituées			
Solde au début de l'exercice	166 072 \$	872 \$	44 557 \$
Coût des services rendus (employeur)	7 328	44	1 375
Intérêts débiteurs	8 603	46	2 270
Contributions des membres	1 686	-	-
Prestations versées	(3 796)	(25)	(1 811)
(Gain) perte actuarielle	(13 124)	41	(1 615)
 Solde à la fin de l'exercice	 166 769 \$	 978 \$	 44 776 \$
Actif du régime			
Juste valeur au début de l'exercice	154 671 \$	1 118 \$	15 020 \$
Rendement de l'actif du régime	10 612	39	-
Cotisation de la Corporation	11 638	71	1 920
Gain actuariel de placement	11 375	50	-
Cotisations des membres	1 686	-	-
Prestations versées	(3 796)	(25)	(1 811)
 Juste valeur à la fin de l'exercice	 186 186 \$	 1 253 \$	 15 129 \$
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	19 417 \$	275 \$	(29 647) \$
Coût des prestations au titre des services passés, non amortis	808	-	-
(Gain) perte actuarielle nette non amortie	(6 798)	253	5,194
 Actif (passif) constaté au titre des prestations constituées	 13 427 \$	 528 \$	 (24 453) \$

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 mars 2007
(en milliers de dollars)

8. Avantages sociaux futurs (suite)

		2006	
	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régimes
Obligation au titre des prestations constituées			
Solde au début de l'exercice	130 883 \$	704 \$	38 900 \$
Coût des services rendus (employeur)	5 669	36	1 166
Intérêts débiteurs	8 004	44	2 320
Contributions des membres	1 715	-	-
Prestations versées	(2 335)	(22)	(1 724)
Perte actuarielle	22 136	110	3 895
 Solde à la fin de l'exercice	 166 072 \$	 872 \$	 44 557 \$
Actif du régime			
Juste valeur au début de l'exercice	126 496 \$	888 \$	14 530 \$
Rendement de l'actif du régime	8 755	33	-
Cotisation de la Corporation	10 226	209	2 214
Gain actuariel de placement	9 814	10	-
Cotisations des membres	1 715	-	-
Prestations versées	(2 335)	(22)	(1 724)
 Juste valeur à la fin de l'exercice	 154 671 \$	 1 118 \$	 15 020 \$
Situation de capitalisation - (déficit) excédent	(11 401) \$	246 \$	(29 537) \$
Coût des prestations au titre des services passés, non amortis	1 078	-	-
Perte actuarielle nette non amortie	17 883	292	7 358
 Actif (passif) constaté au titre des prestations constituées	 7 560 \$	 538 \$	 (22 179) \$

Hypothèses actuarielles significatives

Les hypothèses actuarielles significatives retenues par la Corporation pour évaluer ses obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes :

(Moyenne pondérée des hypothèses au 1^{er} janvier 2006)

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Taux d'actualisation	5,10 %	5,10 %	5,10 %
Taux de rendement prévu de l'actif du régime	6,75 %	3,38 %	0,00 %
Taux de croissance de la rémunération	4,00 %	4,00 %	4,00 %

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 mars 2007
(en milliers de dollars)

8. Avantages sociaux futurs (suite)

(Moyenne pondérée des hypothèses au 1^{er} janvier 2005)

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Taux d'actualisation	5,10 %	5,10 %	5,10 %
Taux de rendement prévu de l'actif du régime	6,75 %	3,38 %	0,00 %
Taux de croissance de la rémunération	4,00 %	4,00 %	4,00 %

Aux fins de l'évaluation, un taux tendenciel de croissance annuelle hypothétique du coût des soins de santé a été fixé à 9,11 % pour 2007 (2006 - 9,87 %). Ce taux devrait diminuer graduellement pour atteindre 4,62 % en 2016 et demeurer à ce niveau par la suite.

Le taux de redement prévu des autres régimes de retraite est à 0 % car les modalités selon lesquelles le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie a été établi stipule que tout revenu gagné par le Fonds en fiducie doit être transféré au Fonds de capital en fiducie.

9. Apports reportés liés aux immobilisations

Les apports reportés liés aux immobilisations représentent les apports provenant du Gouvernement du Canada pour l'acquisition d'immobilisations en vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien, et sont amortis au même taux que les immobilisations qu'ils représentent.

Le solde des apports reportés de l'exercice se compose ainsi :

	2007	2006
Solde au début	7 615 \$	7 370 \$
Plus : les acquisitions d'immobilisations de l'exercice	1 410	1 656
Moins : l'amortissement des immobilisations acquises au moyen d'apports reportés contributions	(1 474)	(1 411)
Solde à la fin	7 551 \$	7 615 \$

10. AVOIR DU CANADA

	2007	2006
Apport garanti du Canada	36 000 \$	36 000 \$
Apport au Fonds de capital en fiducie	(24 000)	(24 000)
Surplus	4 237	644
	16 237 \$	12 644 \$

Au transfert de certains actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1^{er} octobre 1998, la Corporation a signé une entente de sûreté générale avec le Gouvernement du Canada couvrant tous les actifs de la Corporation, attestée par un billet à ordre à terme avec garantie limitée d'une valeur nominale de 36 000 \$. Le billet est payable sans intérêt à la première des deux dates suivantes : a) le 31 mars 2018 ou b) à l'expiration, pour une raison quelconque, de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. Le recours du Gouvernement du Canada est limité a) à la garantie telle qu'elle est définie dans l'entente de sûreté générale et b) à la propriété hypothéquée (telle qu'elle est définie dans le contrat d'hypothèque mobilière intervenu entre la Corporation et l'AVMSL), et déduit du prix d'achat (tel qu'il est défini dans le contrat d'option intervenu entre la Corporation et Sa Majesté).

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 mars 2007
(en milliers de dollars)

11. Contribution du fonds de capital en fiducie

La Corporation est autorisée à recevoir une contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer le déficit d'exploitation et les acquisitions d'immobilisations en vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. La contribution pour financer les opérations équivaut à l'excédent des dépenses sur les revenus, augmenté des frais de transaction liés à la commercialisation de la Voie maritime et redressés pour les éléments hors caisse pour la dépense d'amortissement, du coût non amorti des cessions d'immobilisations et de l'écart des avantages complémentaires de retraite.

	2007	2006
Excédent des charges sur les produits avant ajustements	15 866 \$	19 411 \$
Plus: Gain sur la cession d'immobilisations	-	38
L'amortissement des apports reportés liés aux immobilisations	1 474	1 411
Les avantages complémentaires de retraite	3 594	3 660
Coûts d'examen spéciaux	388	-
Moins : Les produits de l'aliénation d'immobilisations	(70)	(85)
Perte sur vente d'immobilisations	(121)	-
L'amortissement des immobilisations	(1 653)	(1 678)
Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer les dépenses d'exploitation	19 478 \$	22 757 \$
Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer les acquisitions d'immobilisations	1 411 \$	1 656 \$

12. Engagements

Au 31 mars 2007, les engagements contractuels liés au capital et autres dépenses se chiffraient à 2 399 \$ (2006 - 2 962 \$).

13. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, la Corporation fait l'objet de litiges pour diverses raisons. Les litiges en souffrance au 31 mars 2007 s'élèvent à 750 \$ (2006 - 25 523 \$) et ne sont pas inscrits dans les livres. La direction est d'avis que ces poursuites n'entraîneront pas de pertes substantielles pour la Corporation. Les litiges concernant l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, dont l'AVMSL a fait l'objet avant le 1er octobre 1998, sont la responsabilité de Transports Canada.

Notes complémentaires

de l'exercice terminé le 31 mars 2007

14. Rémunération des administrateurs et des dirigeants

La rémunération obtenue par les administrateurs et les dirigeants, en dollars réels, était la suivante :

a) La rémunération des administrateurs comprend des honoraires fixes et une indemnité journalière basée sur la présence aux réunions du conseil et de ses comités.

Nom	Date de nomination	Comité et poste		Rémunération in 2006/2007
Guy C. Véronneau (*)	Août 2006	Conseil	Président	
	Février 2005	Tarifs ad hoc	Membre	
	Août 2006	Ressources humaines	Membre	
	Août 2006	Régie	Membre	30 900 \$
Peter G. Cathcart	Octobre 2004	Conseil	Directeur	
	Août 2006	Régie	Président	23 200
W. Nick Fox	Janvier 2002	Conseil	Directeur	
	Août 2004	Comité des actifs	Président	
	Février 2005	Tarifs ad hoc	Membre	
	Août 2006	Ressources humaines	Membre	25 000
Richard Gaudreau	Février 2005	Conseil	Directeur	
	Février 2005	Régie	Membre	
	Février 2005	Vérification	Membre	25 400
Paul A. Gourdeau	Août 2006	Conseil	Membre	
	Août 2006	Comité des actifs	Membre	
	Août 2006	Tarifs ad hoc	Membre	15 600
William Keays	Novembre 2004	Conseil	Directeur	
	Février 2005	Vérification	Président	
	Août 2006	Comité des actifs	Membre	26 200
Ian MacGregor	Novembre 2006	Conseil	Membre	
	Novembre 2006	Vérification	Membre	
	Novembre 2006	Tarifs ad hoc	Membre	7 400
David F. Mothersill	Janvier 2006	Conseil	Directeur	
	Janvier 2006	Tarifs ad hoc	Membre	
	Août 2006	Ressources humaines	Président	25 630
Georges H. Robichon (**)	Juillet 1998	Conseil	Directeur	
	Novembre 1998	Régie	Président	
	Février 2005	Tarifs ad hoc	Membre	9 900
J. Douglas Smith (***)	Août 2004	Conseil	Président	
	Août 2004	Régie	Membre	
	Février 2005	Tarifs ad hoc	Membre	
	Décembre 2005	Ressources humaines	Président	21 550
				210 780 \$

(*) Membre du Conseil depuis août 2004

(**) Terme complété août 2006

(***) Terme complété novembre 2006

b) La rémunération des cinq (5) dirigeants, en tant qu'employés de la Corporation, a atteint 947 391 \$.